Мости Києва

За матеріалами Михайла Кальницького, Михайла Рибакова,
Дмитра Малакова, Олександра Анісімова, Костянтина Антоненка,
сайту „Архитектурный союз" ***archunion.com.ua*** та інших

1000years.uazone.net ***facebook.com/valery.lysenko.3***

Київ 2012 – 2017



З книги: Михайло РИБАКОВ (1929–2009). Невідомі та маловідомі сторінки історії Києва. К.: Кий, 1997

Перший у нову добу історик Києва Максим Берлинський писав: «1115 г. Для облегчения же приходящих на поклонение к мощам сим святым (Бориса и Глеба) был сделан противу Вышгорода через реку деревянный мост».

У 1679 р. був побудований Києво-Подільський міст на поромах і на плотах. Проїзд по мосту був платним. Сподвижник Петра І Патрік Гордон, який жив у Києві в 1684–85 рр., повідомляв, що міст наводили у квітні, а розводили в жовтні, тримали його 150 якорів.

Літографія Й.Шелковникова за малюнком М.Закревського. 1829 рік.



К приезду императрицы Елизаветы в 1744 г. киевские саперы соорудили невиданный мост: плетеную, в виде корзины, конструкцию: "Для шествия через Днепр сделан на расстоянии 450 сажен, – подчёркивалось в официальном журнале путешествия – почти километр! – изрядный деревянный мост, при котором ни судов (понтонов), ни железа, ни канатов, и никакого другого укрепления, кроме одного дерева и из тонких лоз сплетенных веревок, нигде употреблено не было и который при том был так тверд и плотен, что, хотя во время шествия весь он от одного конца до другого лошадьми, людьми и колясками покрыт был, однако ж не токмо никакого повреждения ему от того не учинилось, но и мокроты никакой на нем видно не было". Был ли взаправду на Днепре пароходик в начале XIX века, или это придумал художник?



Кухмістерська слобідка.

Тарас Шевченко з істориком Миколою Костомаровим ледь не втопилися при переході Дніпра по льоду. *"Пустились мы, — вспоминал Костомаров, — напрямик по льду через Днепр, а перед тем стояла продолжительная оттепель, и лед местами стал покрываться водою. Было темно, и мы, сбившись с дороги, попали было в полынью, но, к счастью, там была отмель, и мы ограничились тем, что страшно обмокли и прибыли домой, чуть двигаясь от холода. Только молодость и привычка к воздушным переменам, чем отличались мы оба, спасли нас от горячки"*



Сажин Михайло Макарович (нар. не пізніше 1818 – 1885). Понтонний міст з боку Чернігова. 1850-і рр. Папір, акварель. 28: 43. Місцезнаходження оригіналу невідоме. Фоторепродукція зберігається в Центральній науковій бібліотеці Академії наук УРСР, Київ.

Ще в XVII ст. щовесни козаки наводили на байдаках міст через Дніпро. Він називався Наводницьким, або Спаським, бо розташований був навпроти церкви Спаса на Берестові. З 1702 р. його наводили щорічно військові Печерської фортеці. На його місці в 1848-1853 рр. був збудований на п'яти гранітних биках ланцюговий висячий міст. На акварелі М. М. Сажина на дальньому плані зображено, що ланцюговий міст будується, а південніше нього, навпроти району Дальніх печер лаври, наведено тимчасовий понтонний міст.

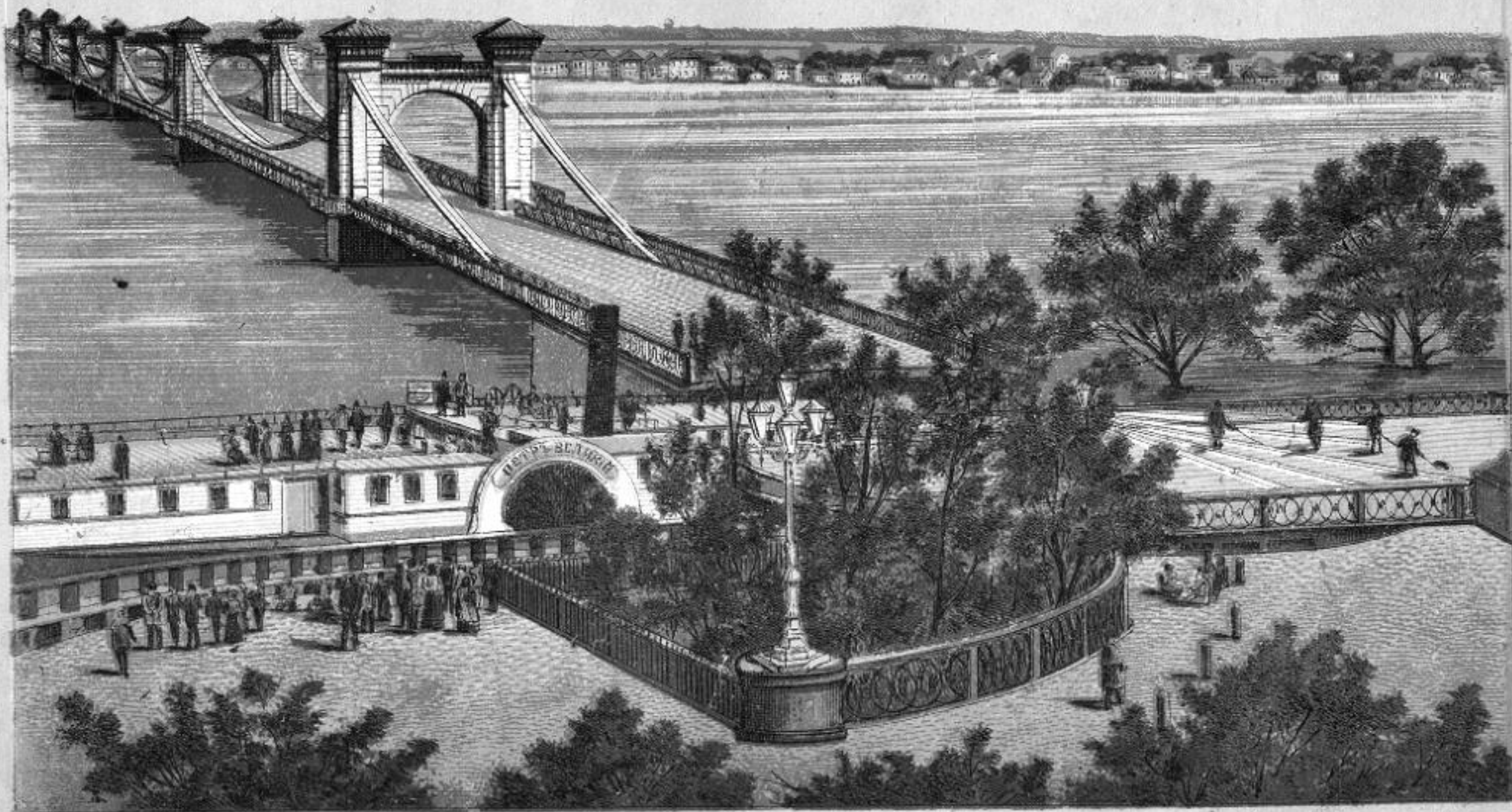
Джерело: Крізь віки: Київ в образотворчому мистецтві 12–20 століть. – К.: Мистецтво, 1982 р., № 174.



Понтонний міст через Дніпро (1896)



Розвідний плавучий міст на Дніпрі, 1916 рік

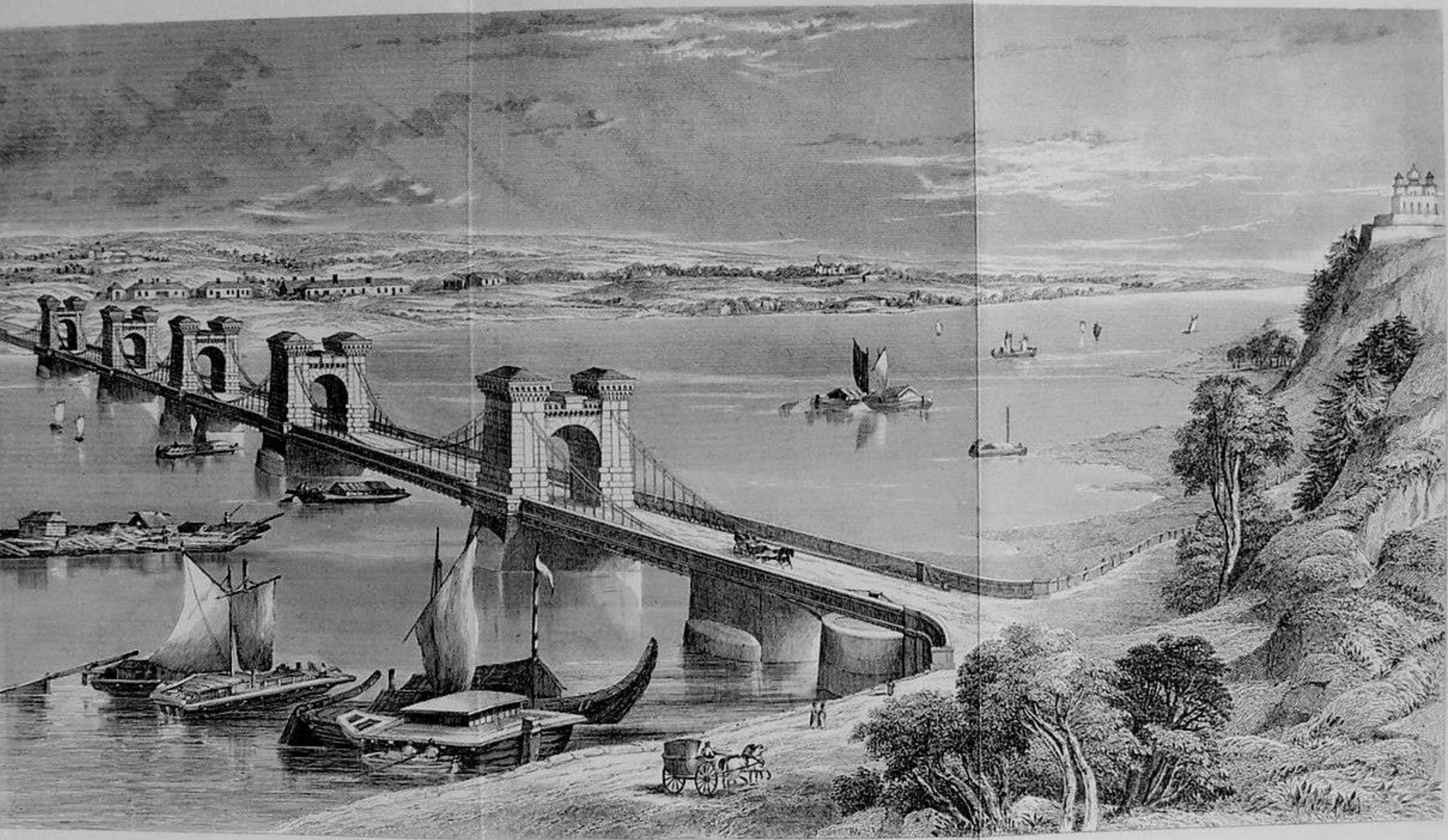


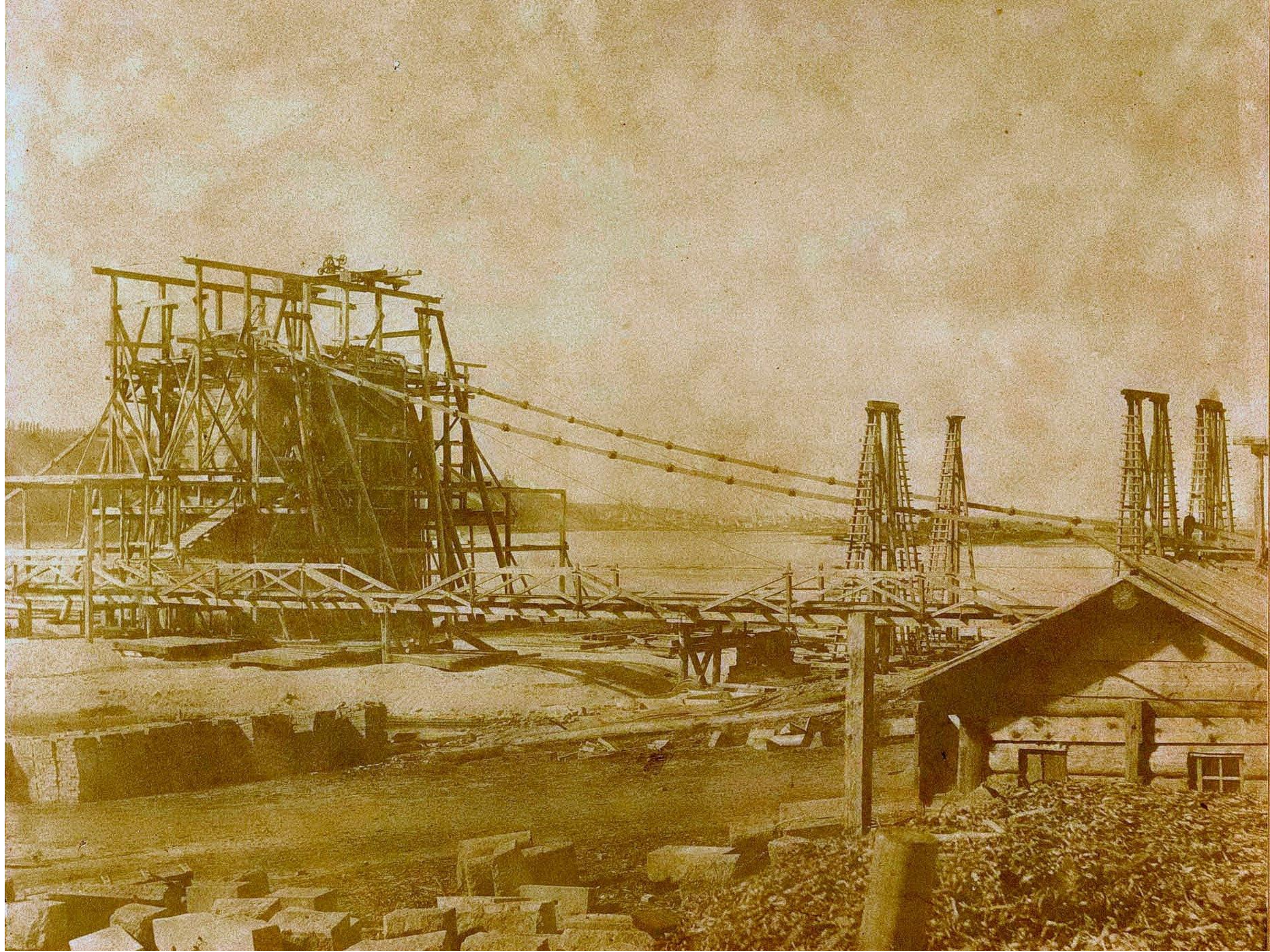
НИКОЛАЕВСКІЙ ЦѢПНОЙ МОСТЪ.

Будівництвом Миколаївського ланцюгового мосту керував британський інженер Чарльз де Віньоль, винахідник залізничних рейок. На малюнку: прохід пароплава під час повені через розвідну секцію мосту

SUSPENSION BRIDGE

WROUGHT-IRON BAR-CHAIN SUSPENSION BRIDGE, ERECTED BY COMMAND OF THE EMPEROR OF RUSSIA, ACROSS THE DNIEPER AT KIEFF. DESIGNED BY CHARLES VIGNOLES C.E. F.R.S.







Дж. Кук Борн. Эскиз, 1847.

Дж. Баум. Перспективное изображение моста. Акварель. 1851.

На самом деле, в это время мост ещё только в проекте!

После того как вместо цепей стали применяться несущие тросы, рекордные пролеты висячих мостов около 1850 г. превысили предельные 300 м и к 1870 г. при строительстве Бруклинского моста в Нью-Йорке достигли 500 м.

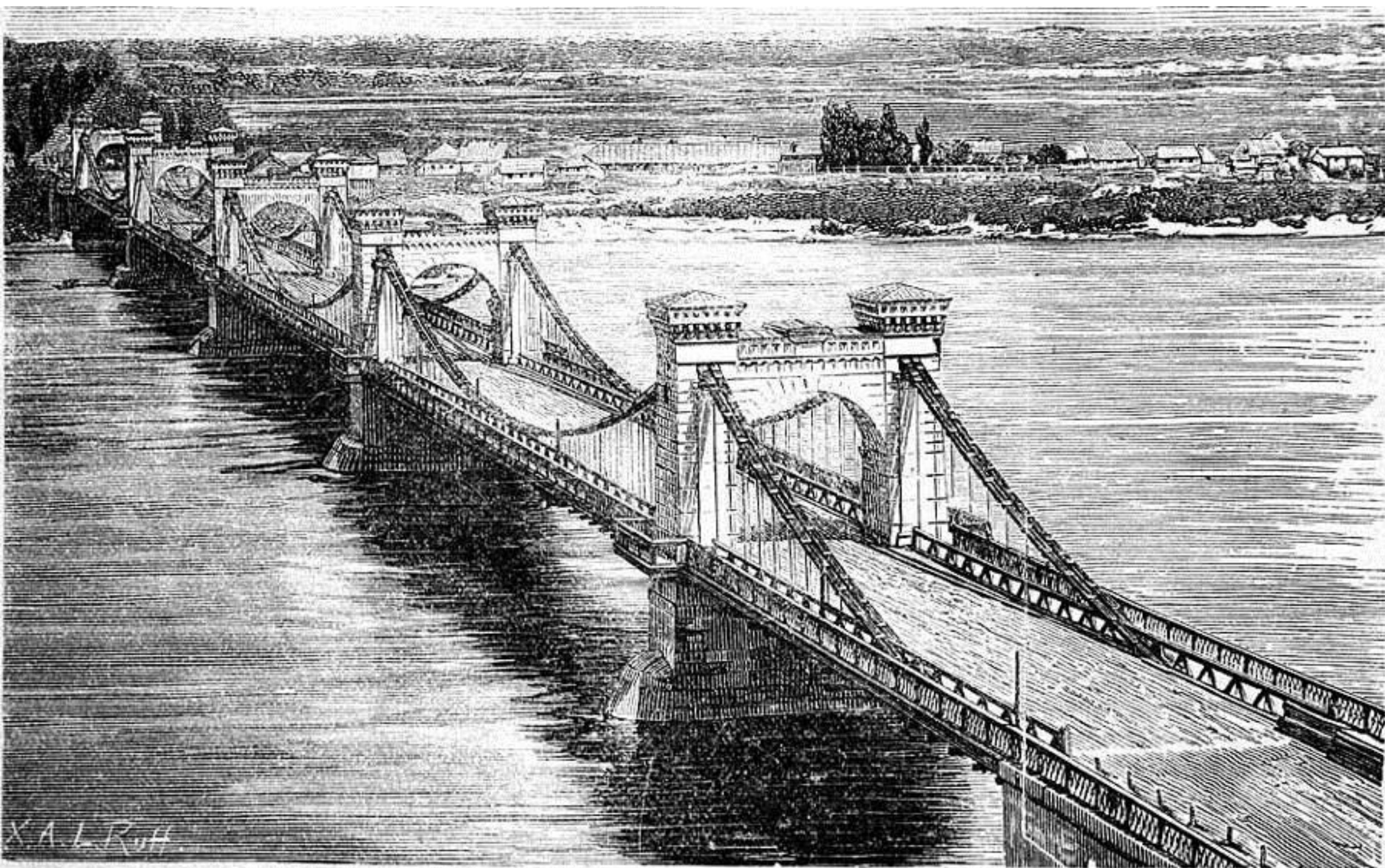
РУССКІЙ ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ЛИСТОКЪ В. ТИММА.



Торжественное освященіе постояннаго цѣпнаго моста въ Кіевѣ, совершенное Митрополитомъ Кіевскимъ Филаретомъ, въ присутствіи ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ НИКОЛАЯ НИКОЛАЕВИЧА,
28го Сентября 1853г. Рис. съ натур. В. Тиммъ.

Металлоконструкции из Бирмингема везли на пароходах до Одессы, а оттуда чумацкими возами до Киева

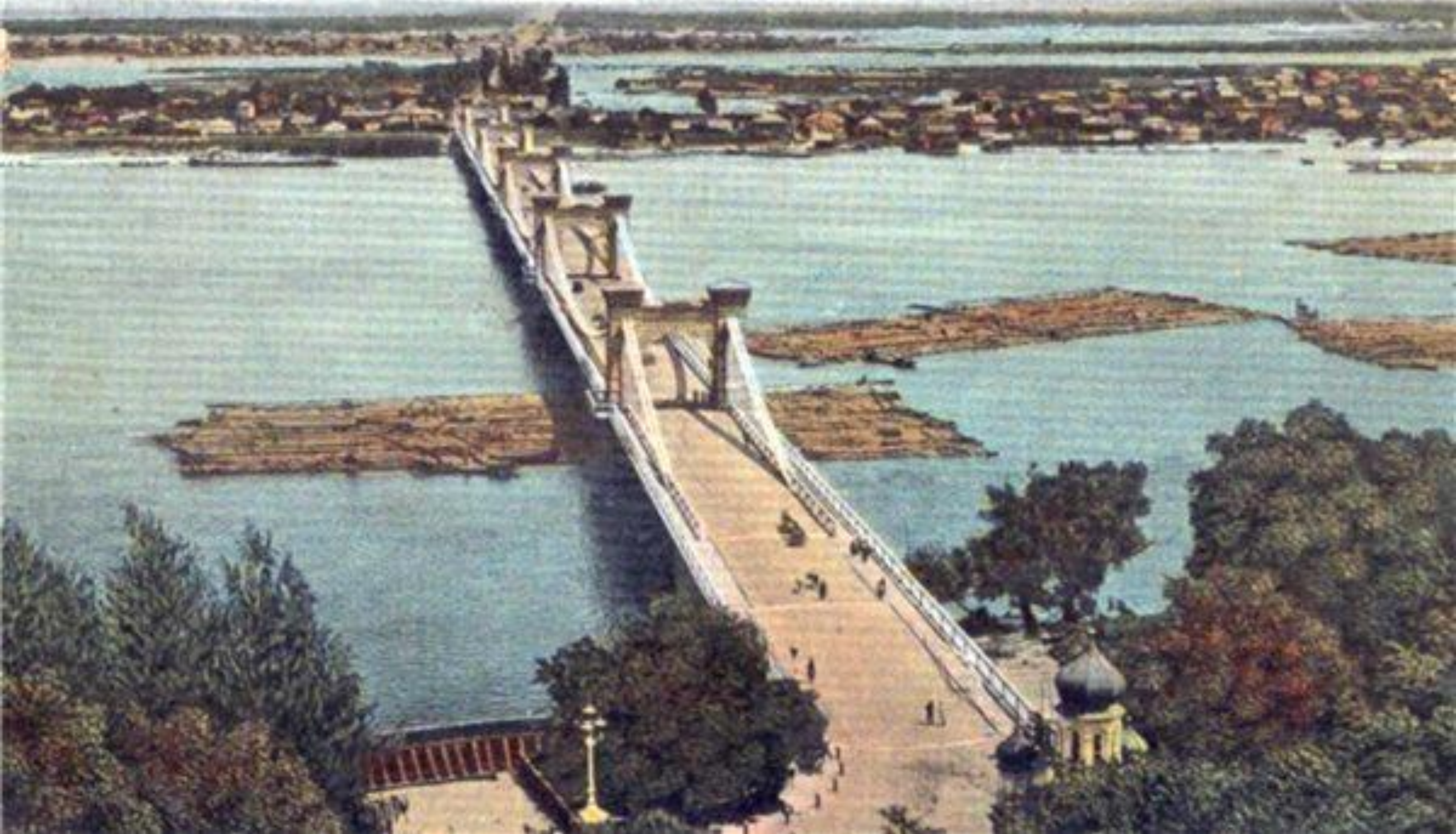
Сооружение и освящение моста замечательно описал Николай Семёнович Лесков в повестях «Запечатленный ангел», «Печерские антики»

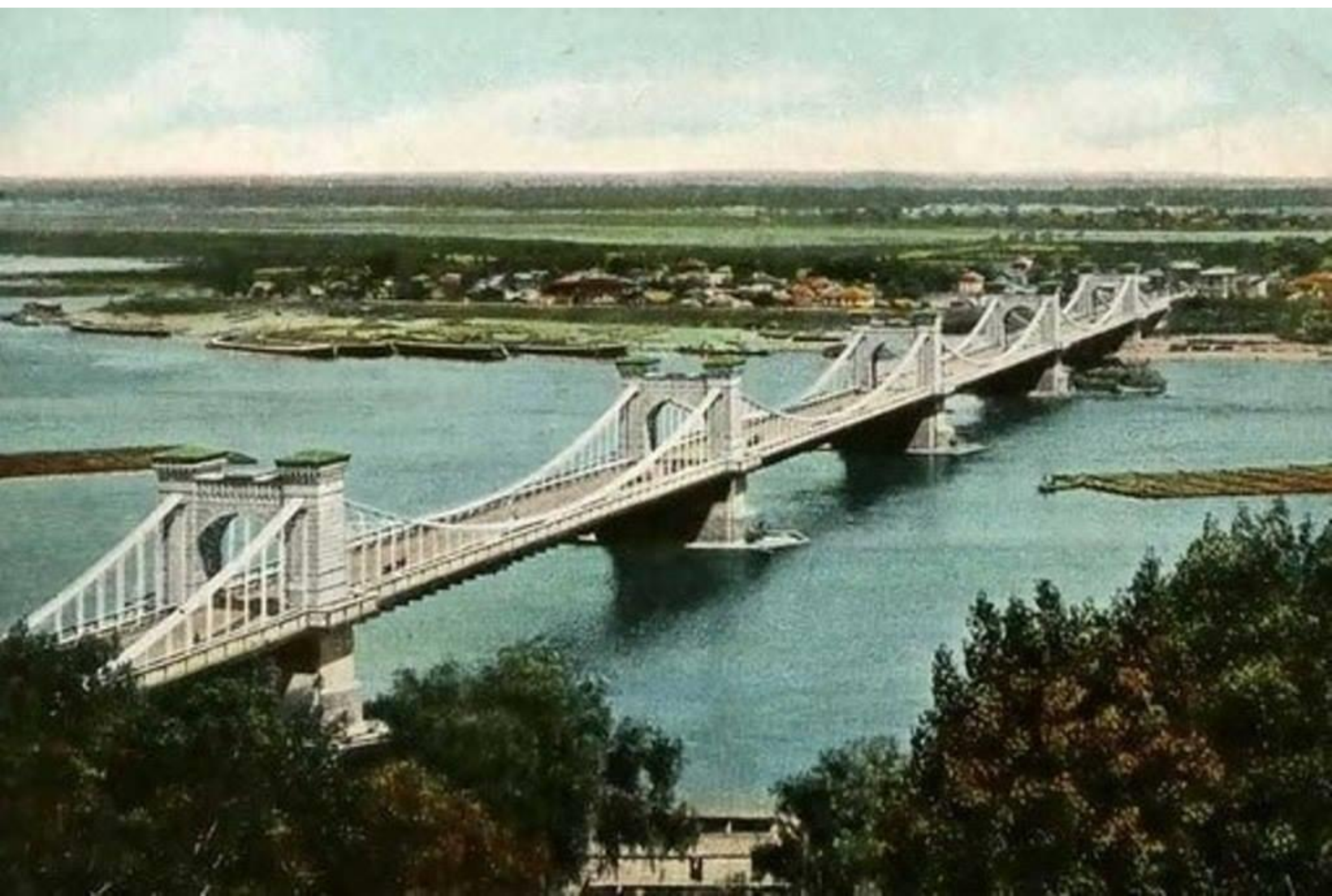


Николаевскій цѣпной мостъ въ Кіевѣ.



Гроте. Будівництво Микільського спуску (1850, нині Дніпровський, від нинішньої площі Слави до мосту метро, де у 1853–1920 рр. був Ланцюговий міст). Національний художній музей


Кіевъ. Николаевскій цѣпной мостъ съ видомъ на Днѣпръ и 1-ю и 2-ю Слободки.



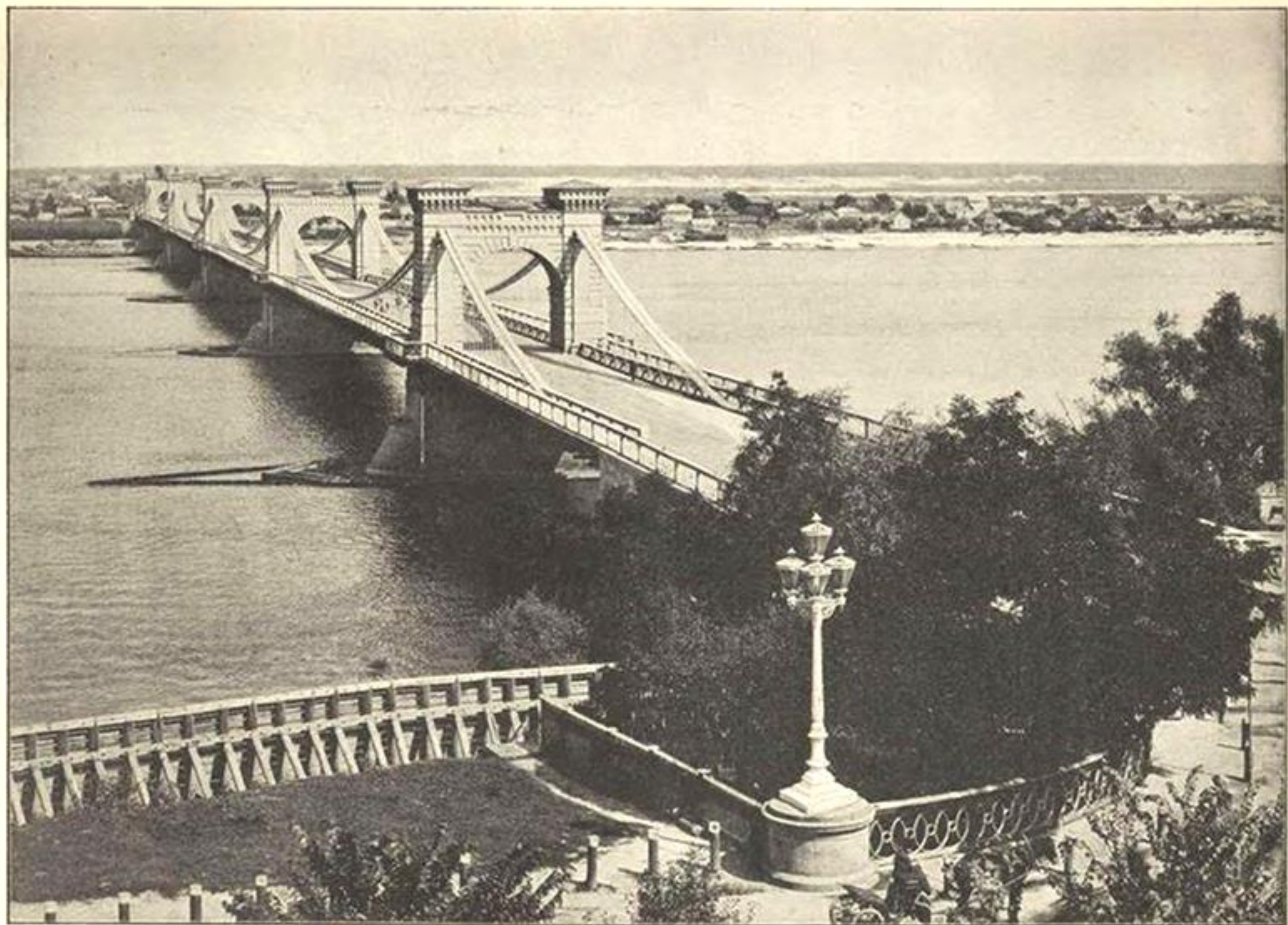




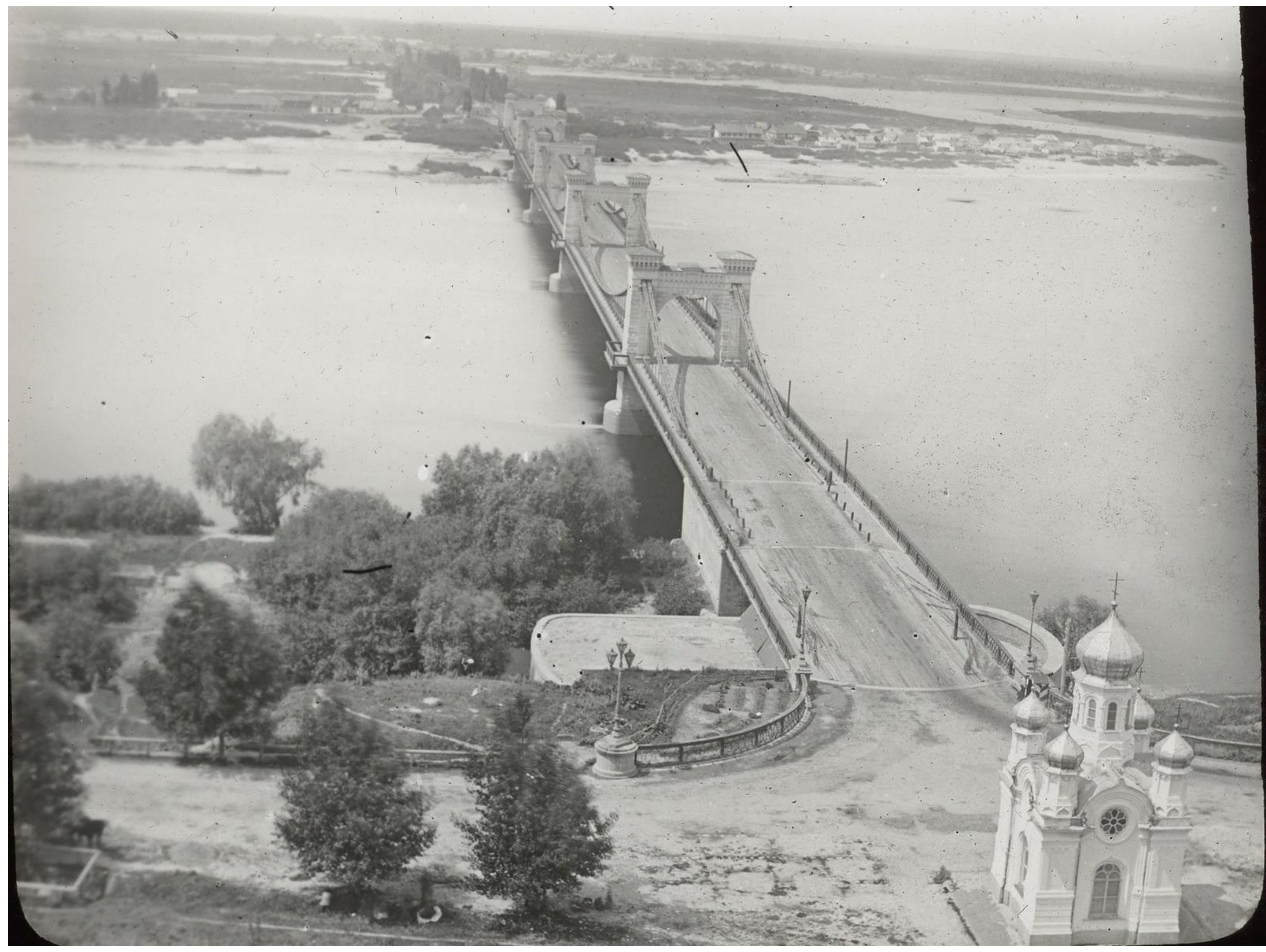
Le Pont suspendu sur le Dniépre.



Цѣпной мостъ.



Николаевскій цѣпной мостъ, черезъ р. Днѣпръ у г. Кіева (открытый въ 1853 г.)
(до перестройки).



На лівому березі видно Передмостну слобідку

В один день з Миколаївським мостом відкривали пам'ятник Володимиру Хрестителю

Кіевъ. Памятникъ кн. Владиміру, работы барона Клодта 1853 г.

Kiew. Monument du Prince Wladimir. Travail du Baron Klodt en 1853.



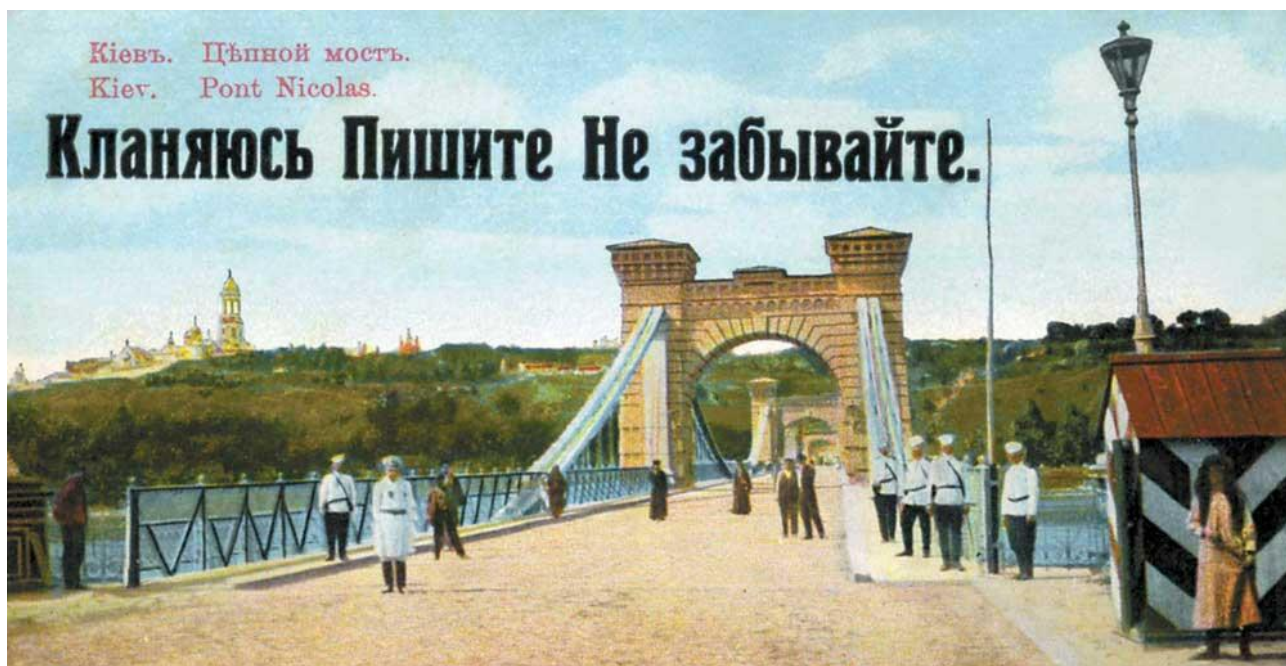
*Під керівництвом **Аманда Струве** у Києві побудували залізничний міст (1870), водогін, газове освітлення (1872), конку (1891), електричні освітлення і трамвай (1892).*

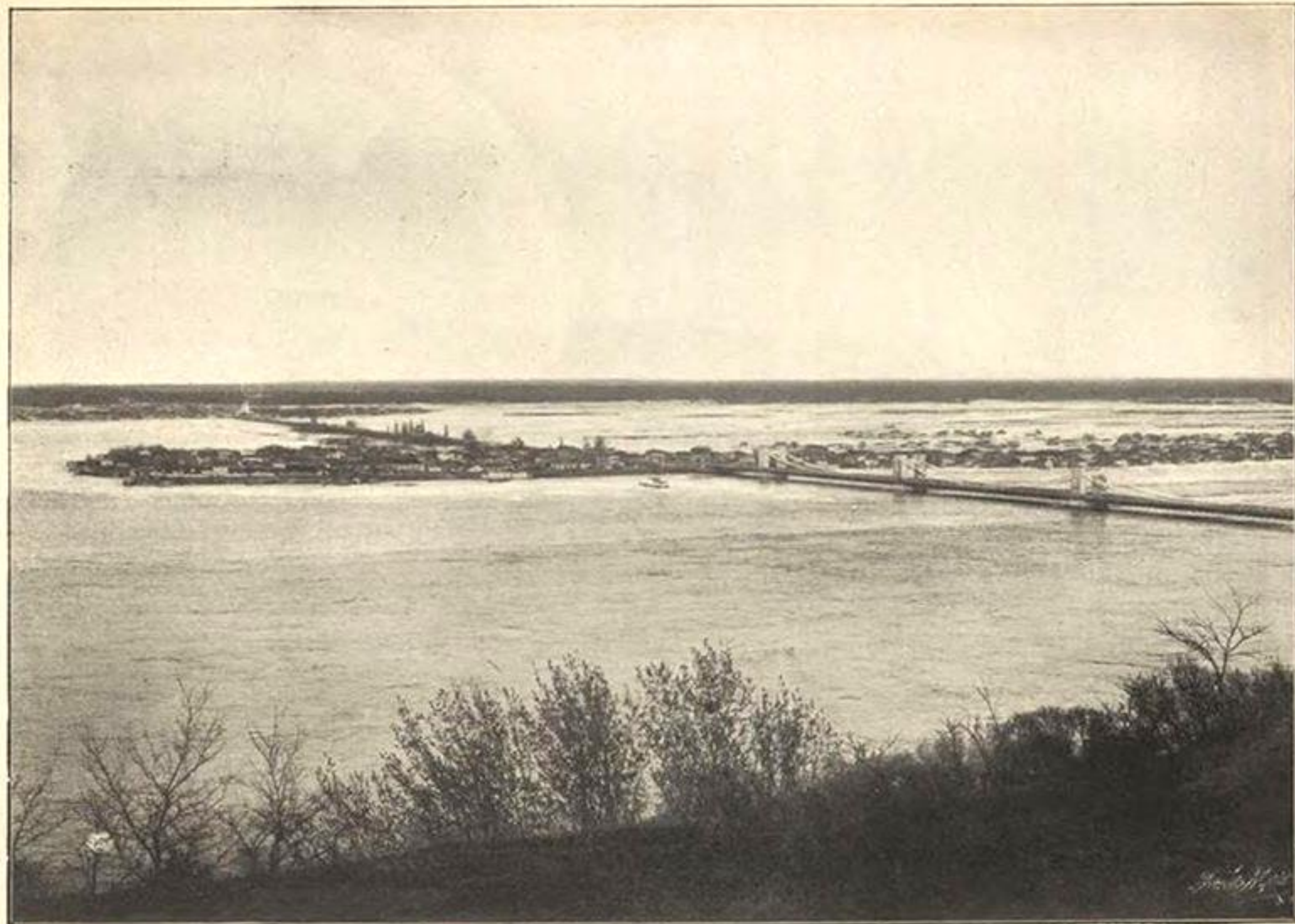


Бочка з водою і табличка «Закрить піддувало» — перестороги проти пожежі




Kieff.
Желѣзнодорожный Мостъ.
Pont du chemin de fer, plus de 1000 mèt. long.
Remerciements.
L. Philippoff


Кіевъ. Цѣпной мостъ.
Kiev. Pont Nicolas.
Кланяюсь Пишите Не забывайте.



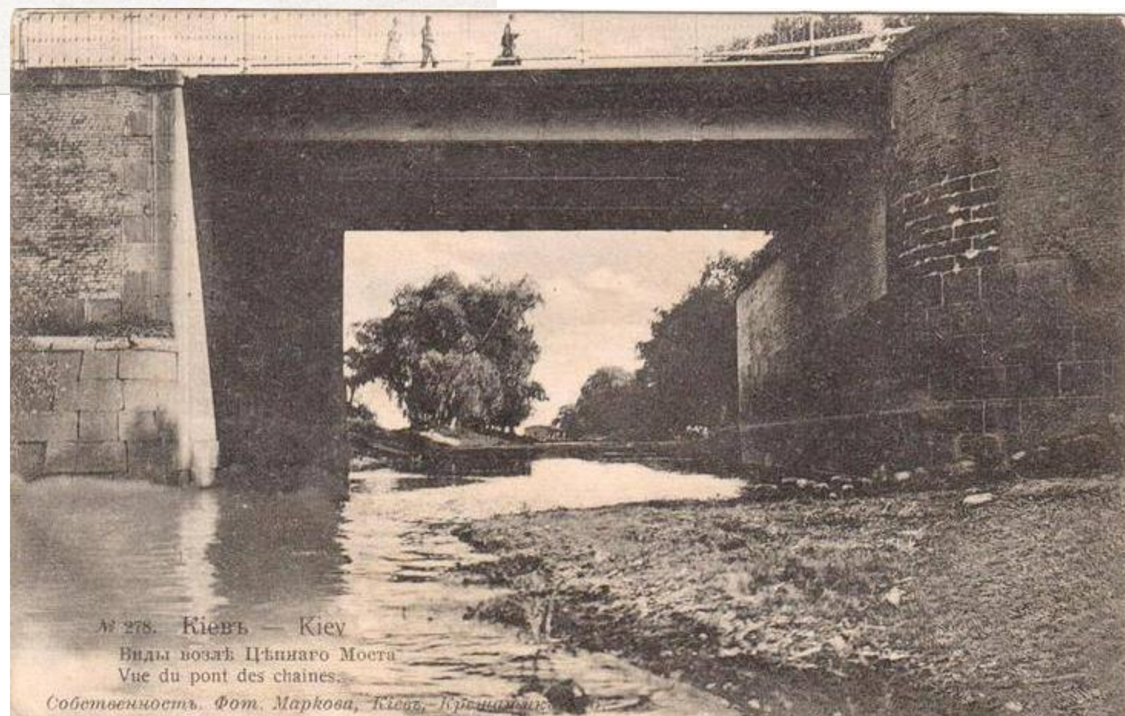
Николаевскій цѣпной мостъ и Днѣпровская Дамба по разливу р. Днѣпра, во время половодья въ 1895 г.



Спершу Ланцюговий міст був з рівним проїжджим полотном і з поворотною секцією між правим берегом та лівим биком (провісник майбутньої незвичайної станції метро?!). Але з часом там утворилася відмілина




№ 168. Кіевъ Kiev
Видъ отъ разводной части моста. — Vue du pont.
Изданіе Фотографа Д. Маркова, Крещатикъ № 6


№ 278. Кіевъ — Kiev
Виды возлѣ Цѣпнаго Моста
Vue du pont des chaines.
Собственность. Фот. Маркова, Кіевъ,



Весенній ледоходъ у Николаевскаго цѣпного моста, въ г. Кіевѣ, въ 1900 году

(деревянная подвѣсная часть мостового полотна, при перестройкѣ въ 1899 году, замѣнена желѣзными частями и приподнята на 14½ футовъ, для облегченія прохода судовъ).



Дніпро не раз міняв русло. Зокрема, паводок 1877 р. пробив Русанівську протоку. Вид на Передмостну слобідку (слово «слобода» означає свободу мешканців від певних податків, за те, що вони виконували певні повинності)



В 1898 р. замінили дерев'яні конструкції металевими, підняли на 3.5 м дорожнє полотно посеред мосту й ліквідували розвідну секцію. Це покращило умови для судноплавства, зате високі екіпажі та вози, навантажені сіном, стали чіплятися за центральну арку.

У Предмостній слобідці 4 грудня 1909 року було освячено храм Святителя Іоана Рильського та Святої великомучениці Варвари



Николаевскій цѣпной мостъ.

Pont de chaînes Nicolas I.



1916




Кіевъ. Цѣпной Мостъ.

Кіевъ. Николаевскій мостъ.
Kiev. Pont de Chaînes.





Передмостна слобідка під час повені.
В середині XIX ст. тут жили будівельники Миколаївського мосту,
яких гарно описав Микола Лєсков у повісті «Запечатленный ангел»
(епізод переходу Дніпра по ланцюгам!). Тут тепер Гідропарк

Базарна площа у Передмостній слобідці, квітень 1932 р.

Пам'ятник Передмостній слобідці у Гідропарку, вкрадений 2017 року!

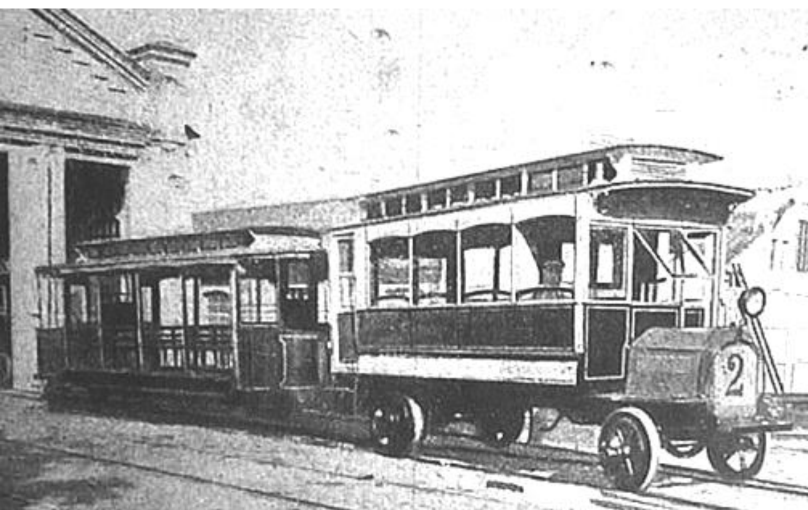


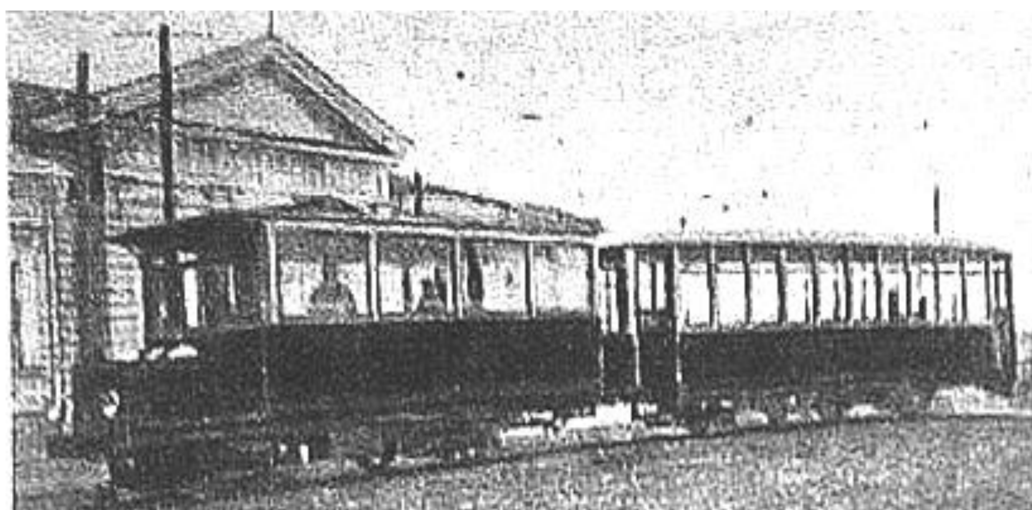


Микільська слобідка. Тут тепер станція метро «Лівобережна».
У Микільській церкві 25 квітня 1910 року вінчалися
славетні російські поети Ганна Горенко-Ахматова і Микола Гумільов

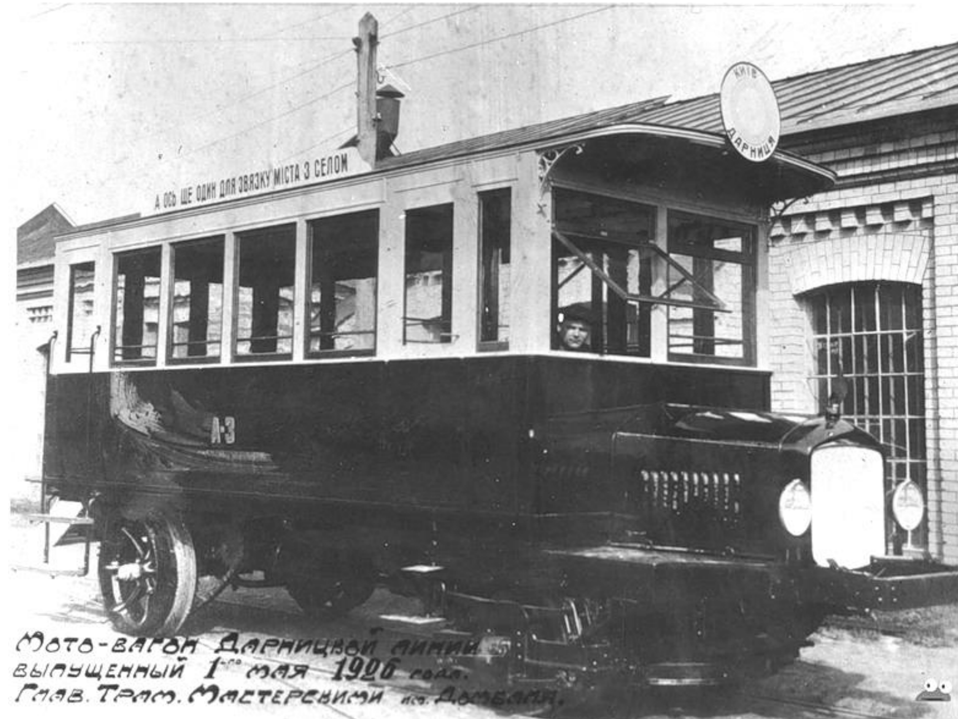


Продовженням Ланцюгового мосту були чотири дерев'яних мости на палях через Русанівську затоку, що вели до Микільської Слобідки, де починалося Броварське шосе.
*В **1902–06** рр. замість цих мостів через Русанівську протоку (яка утворилася внаслідок повені 1877 р.) було споруджено двохпролітний металевий Русанівський міст, за проектом професора М. А. Белелюбського — видатного інженера-проектувальника мостів, відомого мостобудівника і дослідника будівельної механіки*









З 1912 р. Миколаївським мостом до Броварів рушив мототрамвай





Автодрезина на Броварській лінії. 1930-ті роки

Микільська слобідка, 1920-ті роки. Вантажний та пасажирський трамвайні поїзди. Фото з сайту ***alex-hedin.livejournal.com/78024.html***

№ 42. Kieвъ — Kiew Мостикъ въ царскомъ саду

Згадаємо, що в 1910 р. у Царському саду було споруджено ажурний пішохідний місток. Спочатку його зібрали на землі, а вже потім під ним прорили проїзд


№ 207. КIЕВЪ — KIEW
Новый мостъ въ царскомъ саду



«Киевская мысль», 1911 год

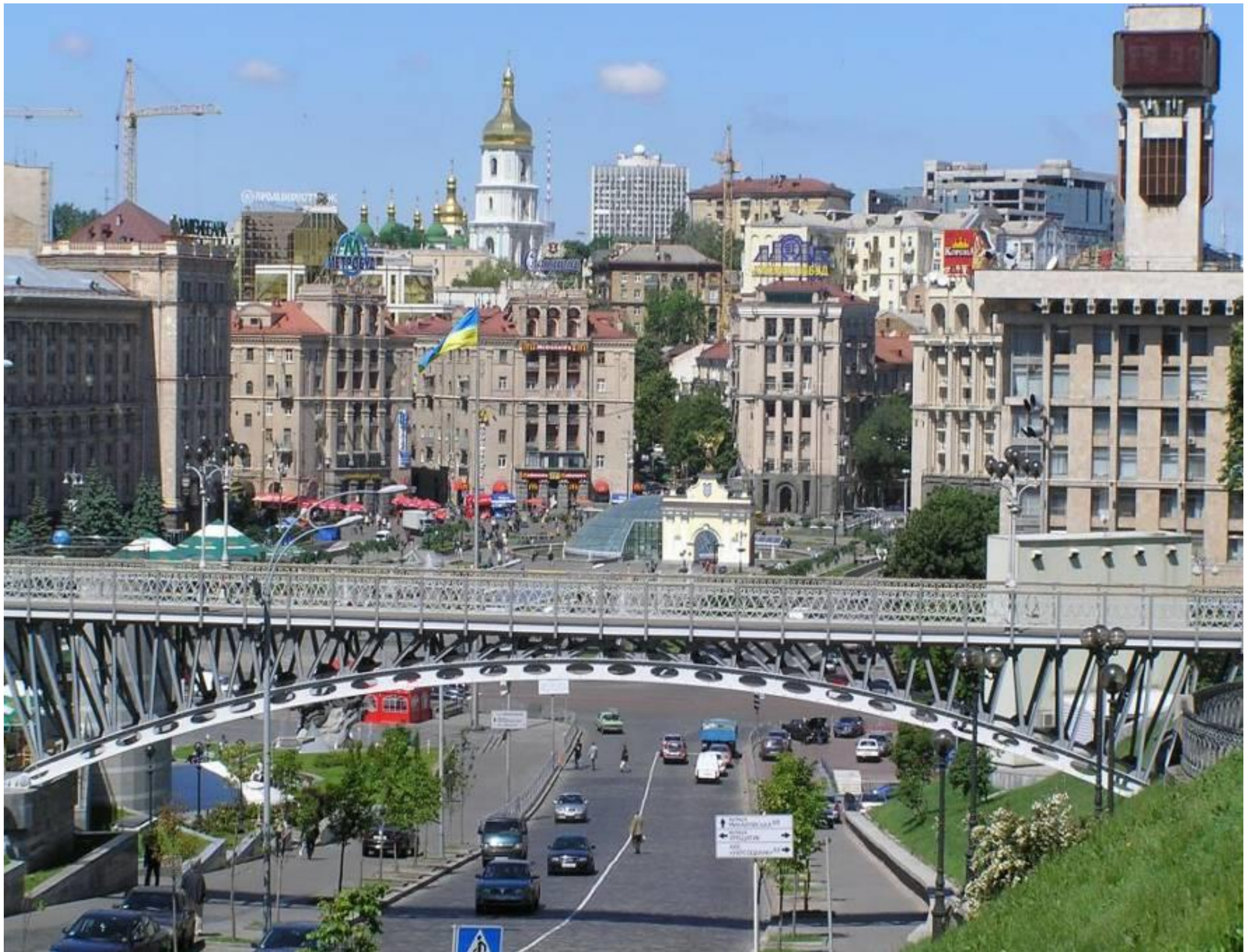


Проф. Євген Оскарович Патон (1870-1953), будучи видатним мостобудівником, став ще й корифеєм зварювання

Міст знято! Фото П. Вдовича, 1983 р.



Оригінал патонівської конструкції тихо іржавіє у Переяслав-Хмельницькому музеї, створеному Михайлом Сікорським



У 2003 році схожий місток з'явився на вулиці Інститутській.
Подібний перехід був би доречний також через Володимирський узвіз

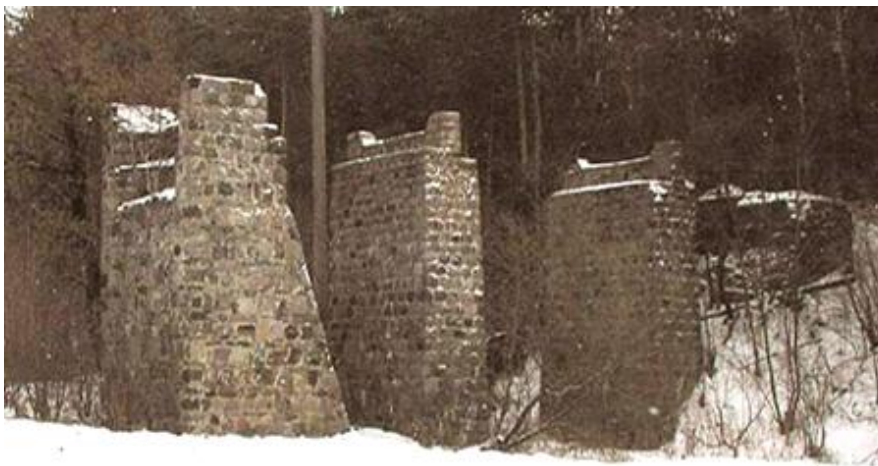
К сооружению сети железнодорожных подъездных путей в Киевской губернии. Газета «Киевлянин» 23-09-1913. Вчера в 11 ½ час. утра, в усадьбе Китаевской пустыни, состоялось торжество открытия работы по постройке Германовской железнодорожной ветви, сооружаемой, в числе других, по Киевской губернии, обществом железнодорожных ветвей. Германовская ветвь, начинаясь у станц. Киев Пассажирский Юго-Западных железных дорог, пройдёт через Демиевку — Китаев — Козин — Триполье — Обухов и подойдёт к местечку Германовка, с ответвлением от мест. Обухова до Григоровского сахарного завода. Общее протяжение ветви — 65 вёрст. Во главе общества, сооружающего эту и ряд других ветвей в Киевской губернии, стоит тайн. сов. В. В. Максимов. В числе прибывших на торжество находились: и. д. Киевского губернатора вице-губернатор Б. Д. Кашакаров, члены Государственной Думы В. Я. Демченко и П. Ф. Мерщий, комендант Киевской крепости генерал-майор П. В. Медер, начальник военных сообщений генерал-майор Ф. С. Рерберг, Киевский уездный предводитель дворянства П. М. Гудим-Левкович, представители Юго-Западных железных дорог — начальники служб В. П. Неклюдов и Б. А. Бутенко, представители общества подъездных путей В. В. Максимов, инженеры Кандауров и Гезар и другие лица. Торжество началось служением молебствия, совершенного архимандритом Климентом в сослужении с другими священнослужителями. В конце молебствия настоятелем Демиевской церкви было произнесено слово о значении постройки…











Деякі споруди, зведені у 1914-16 роках поблизу Круглика

Водночас вздовж Сирецького струмка від Святошиного до Дніпровської гавані було прокладено Північне залізничне кільце з кількома мостами та водопропускнми трубами. Фото струмка Рогостинка (Брід) 2011 року





Кіевскій Округъ Путей Сообщенія

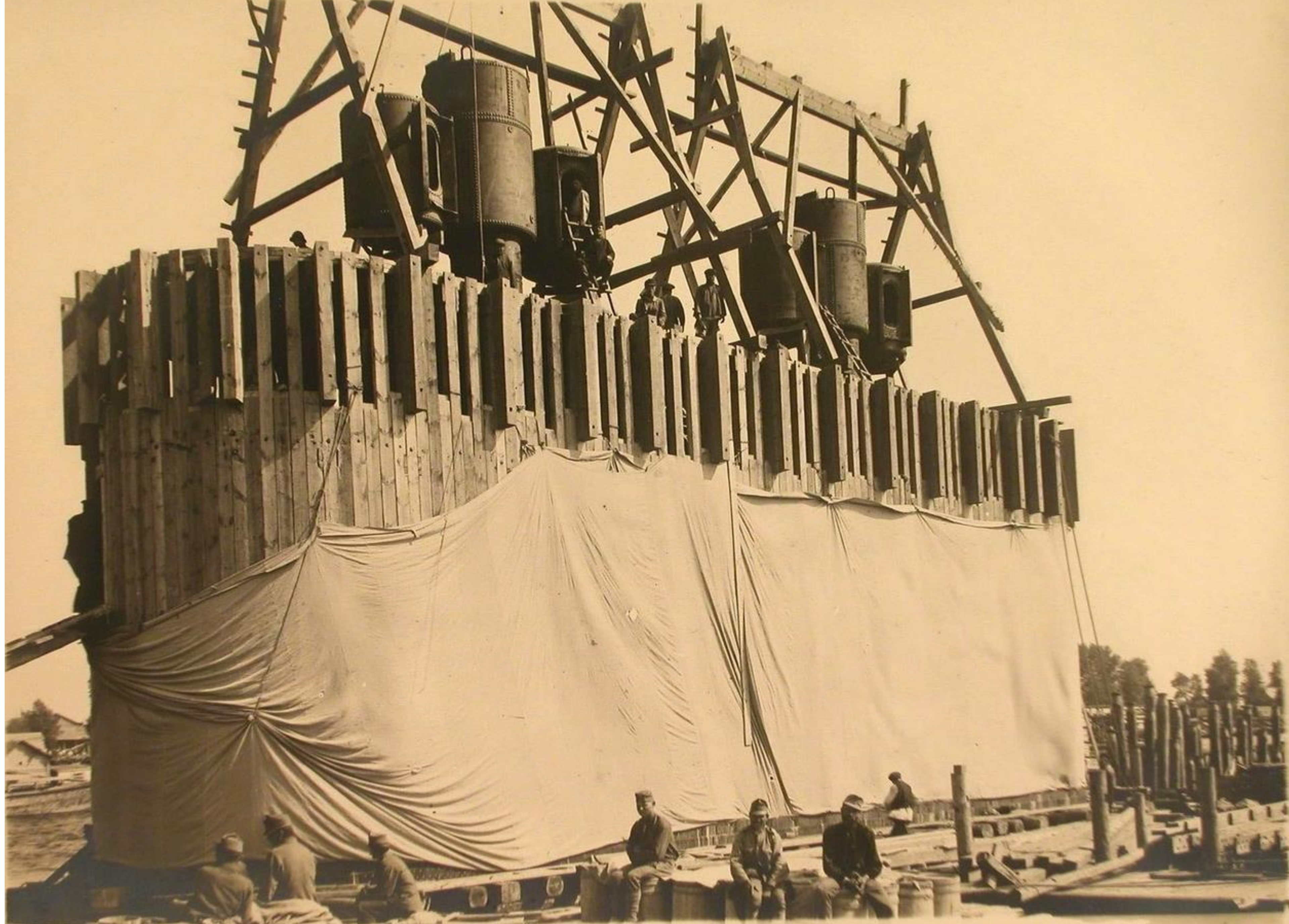


Сооруженіе желѣзнодорожнаго моста Государыни Императрицы Маріи Θеодоровны через рѣку Днѣпръ у города Кіева на линіи Подолъ–Дарница

1916–1917



Группа участников торжественной закладки железнодорожного моста в присутствии вдовствующей императрицы Марии Федоровны (в центре в сером костюме)



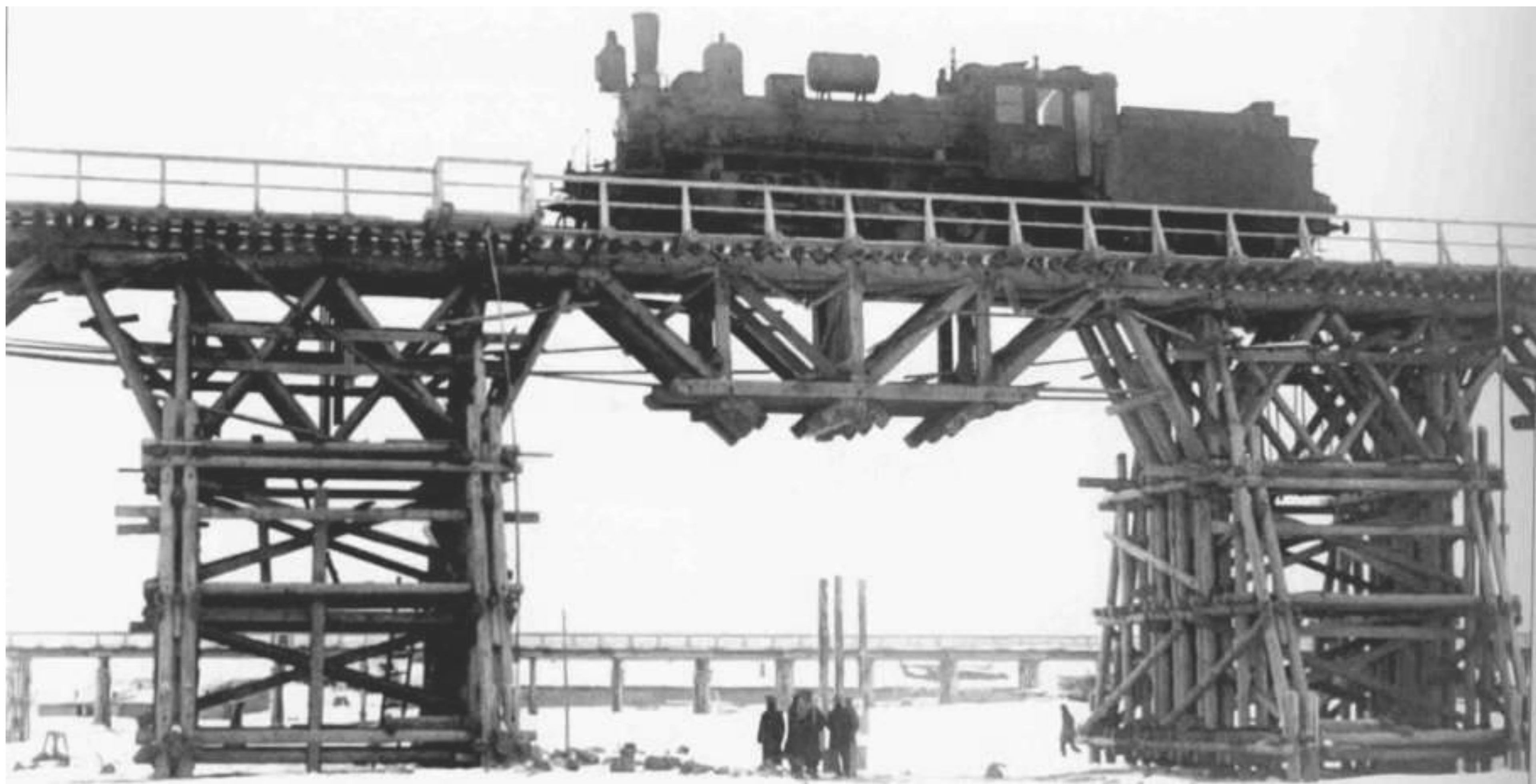
Пленные в австро-венгерской форме натягивают брезент на кессон перед погружением его на дно



Вид на кессоны с левого берега Днепра



Паровозы на новом мосту во время испытательных работ



Древній звичай мостовиків: під час випробувань керівники будівництва повинні стояти під мостом, щоб краще бачити проблемні місця. А якщо міст впаде – то їм на голови.



Конструкція нагадує Русанівський міст



Німецька аерофотозйомка повені, весна 1918 року

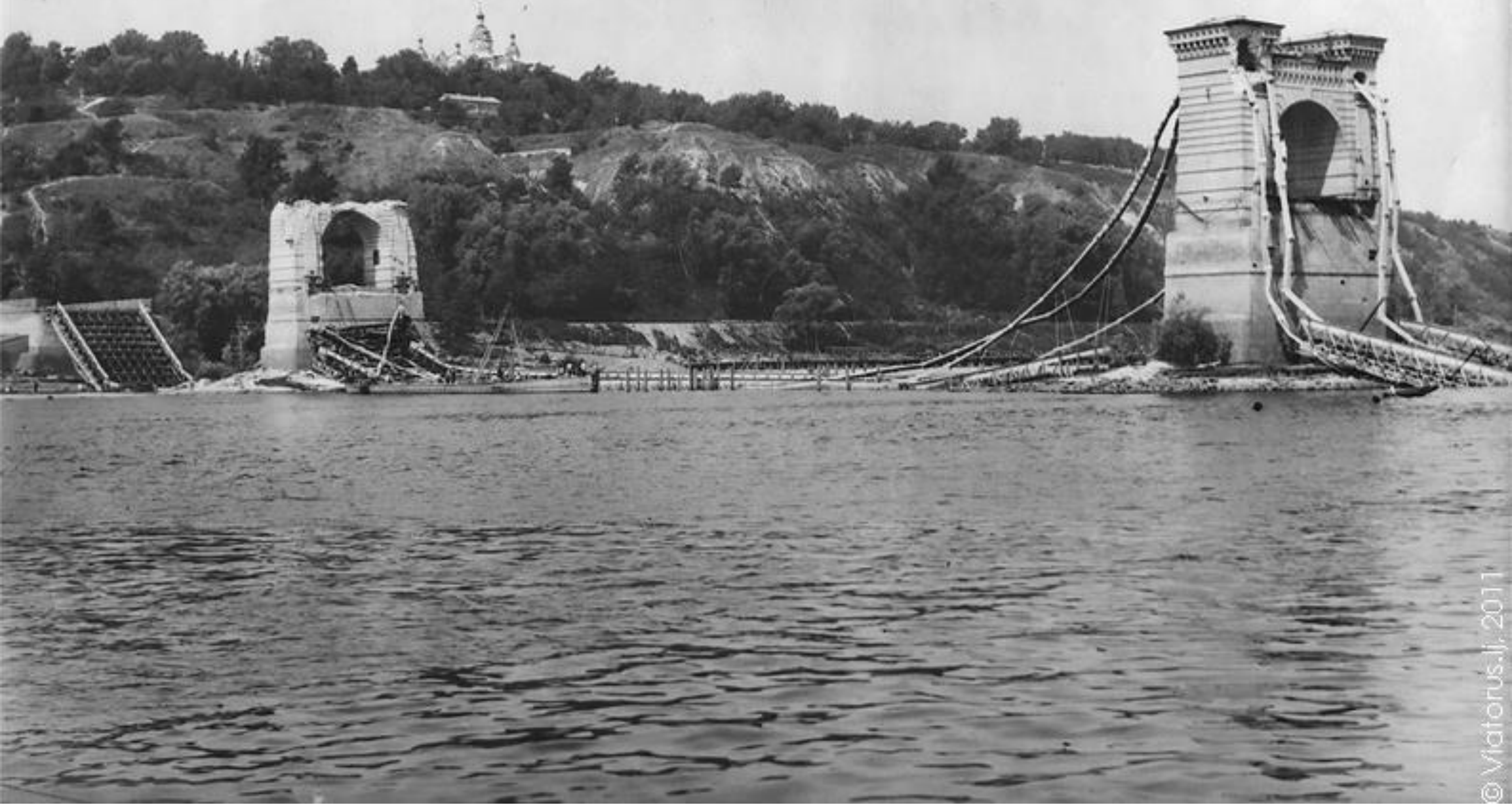


Фото з літака вибуху Звіринецького форту 6 червня 1918 року; видно Наводницький міст





У червні 1920 р., відступаючи з Києва, польська армія знищила всі мости




©Viatorus.lt, 2011

Відновлювальний загін Наркомату шляхів сполучення у 1921 р. підірвав рештки зруйнованого Миколаївського ланцюгового мосту. Так би мовити, «до основанья»...

Будівники мосту імені Євгенії Бош. Високий чоловік на тлі Микільської каплиці — Євген Оскарович Патон

N 1с

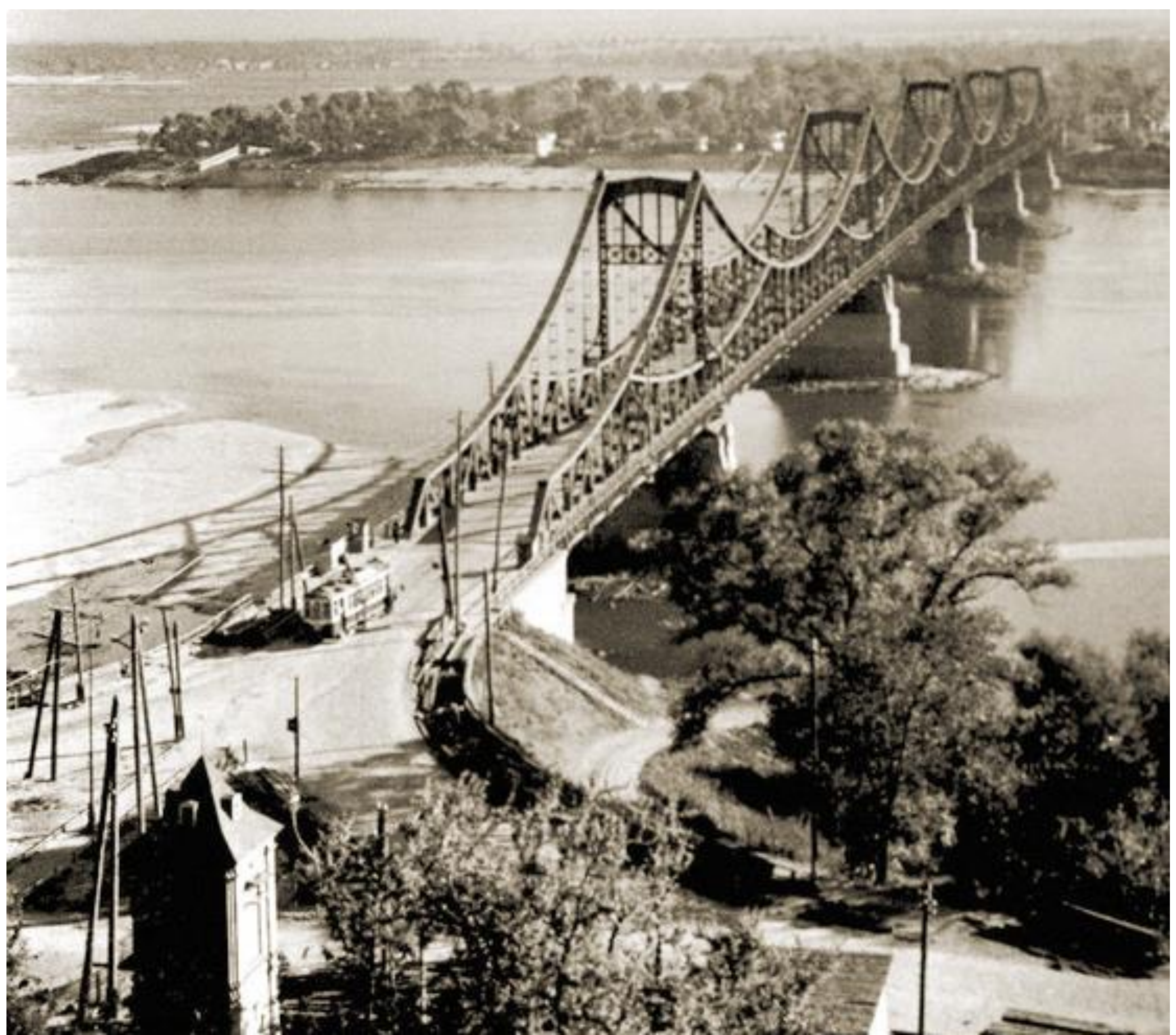


Р1-185931



Міст ім. Евгенії Бош було споруджено, що називається, зі вторсировини - з решток тимчасових військово-стратегічних мостів часу Великої війни





При початку мосту в 20-ті роки замість Микільської каплиці встановили зображення Володимира Леніна.

Т-26 на мосту ім. Євгенії Бош, 1941 р.









Вид з Лаври на Наводницький міст, 1927 р.



Тимчасовий низьководний міст поряд з руїнами Дарницького залізничного Мосту, побудованого під керівництвом Аманда Струве



Повінь на Трухановому острові у 1931 р.

Оболонь
10
Петрівка
Вигурівщина
КИЇВ
Дарниця
8
ТЕЦ
9
Бортничі
Жуляни
1
Осокорки
2
3
Пирогів
Новосілки
4
5
6
7
р. Дніпро
Хотів
Віта-Литовська
Канівське вдсх.

Умовні позначення

- Проект підруслової залізниці
- Діючі наземні залізниці
- Існуючі фрагменти тунелів
- Існуючі шахти підземної проходки
- 9 Дільниці – "титули" будівельних робіт
- 1 / 7 "Титули" – залізничні під'їзди

У 1929–34 роках західні околиці Києва було оперезано кількома сотнями споруд Київського укріпрайону, а в 1938 році було почато прокладання кільцевої залізниці з тунелями



Будівництво № 1 Наркомату шляхів сполучення СРСР: два залізничні тунелі під Дніпром у Києві.

Будівництво № 4 – аналогічний тунель під рікою Амур в Хабаровську, що діє з 1942 р., а № 6 – під океанською протокою на Сахалін, який мали розпочати у 1953 р., але покинули після смерті Сталіна

Титул №6
Портал
с. Пирогів
с. Чапаєвка
о. Жуків
Титул № 5
Кесон на Оболоні
Титул № 4
о. Водників
с. Осокорки
Титул № 3
Титул №9
с. Бортничі
Титул № 2
40м
90м
р. Віта
р. Коник
700м
р. Дніпро
Місце аварії
лютий, 1941 р.
240м
270м
210м

Поперечний (А) перетин
Шлюзові камери
Подовжній (Б) перетин
ф6м
1атм
Ствол /Залізобетон/
Паромонітори /4-6атм/
Землесоси
Арабина
Шахта із чавунних тюбінгів
32м
Шлюзова камера для людей
Шлюзова камера для вантажів
Кабелі електропостачання і зв'язку
Водо- і маслопровідні системи
Труба для шлюзового апарату
Прохідницький щит
Чавунні тюбінгові кільця
Монтажний кран
Домкрати 36шт по300т
Тунельна секція /Залізобетон/
3м
Кесон
2,8 атм.
1атм.
Цегла
Камера приймання зустрічного щита
ф 8,2м
15м
Пульпа
17м
52м

Титул №10 на Оболоні, поблизу Московського мосту.

Фрагмент будівництва тунелю, підготовлений до спуску під землю та монтажу прохідницького щита





Рештки будівництва південного тунелю на Жуківці (титул № 6). Аерофотознімок 26 вересня 1943 р.
sasgis.by.ru/?lat=50.435423

Екскурсія **interesniy.kiev.ua**
22 квітня 2006 р.



А це водопропускна труба на струмку Віта. Тут залізниця мала підійматися від тунелю на Жуківці, повз Чапаївку (Віту Литовську), Пирогів, Феофанію, Хотів, Чабани, Гатне, до Жулян



34. Не підпустимо! Із серії «Київ. 1941—1945». 1961. Кольорова ліногравюра

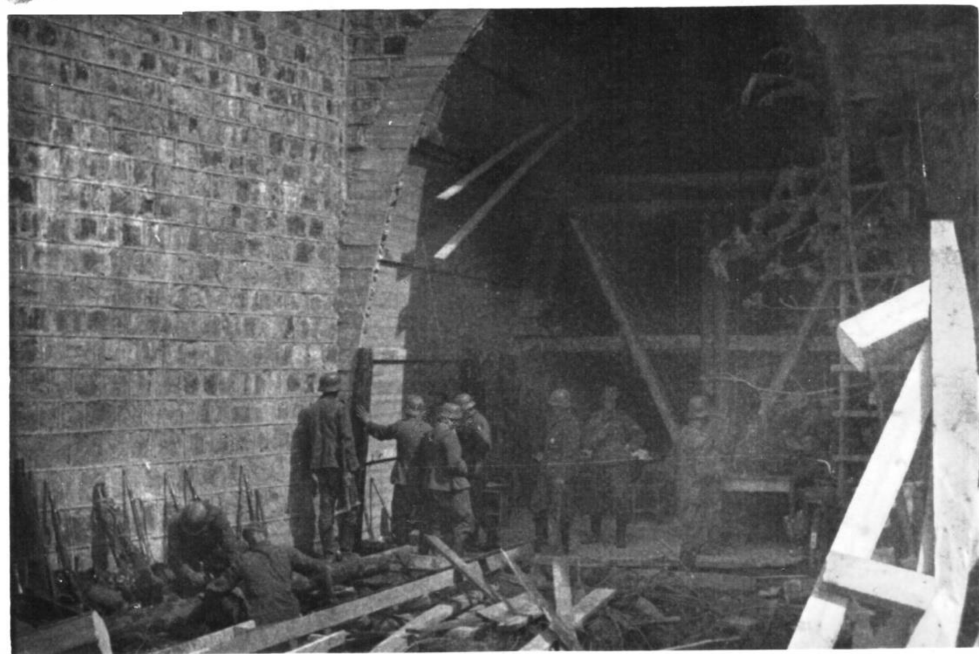
Ліногравюра Георгія Малакова

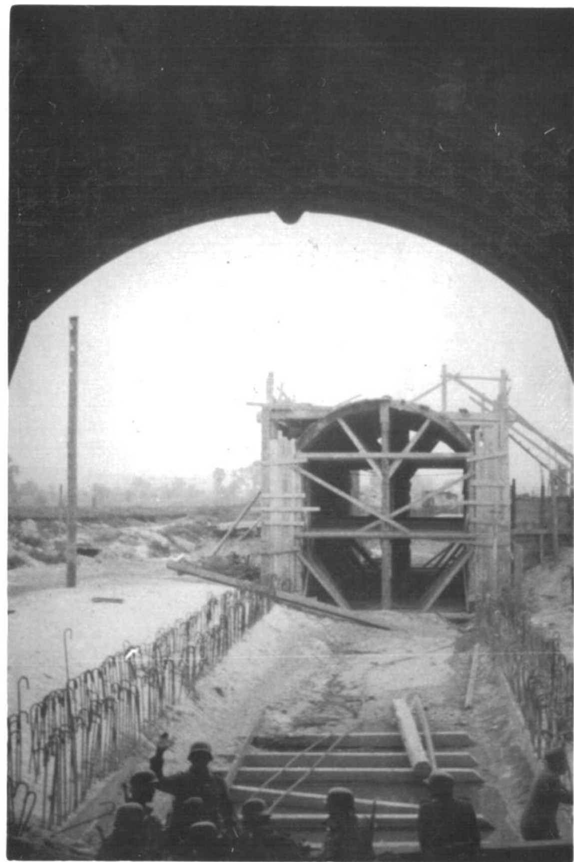
*19 вересня 1941 р.
з Лаврської дзвіниці
німецькі солдати спостерігають
пожежу Наводницького мосту.
Фото з журналу “Life”*



19 вересня 1941 року: німецькі війська біля залізничного мосту на Куренівці



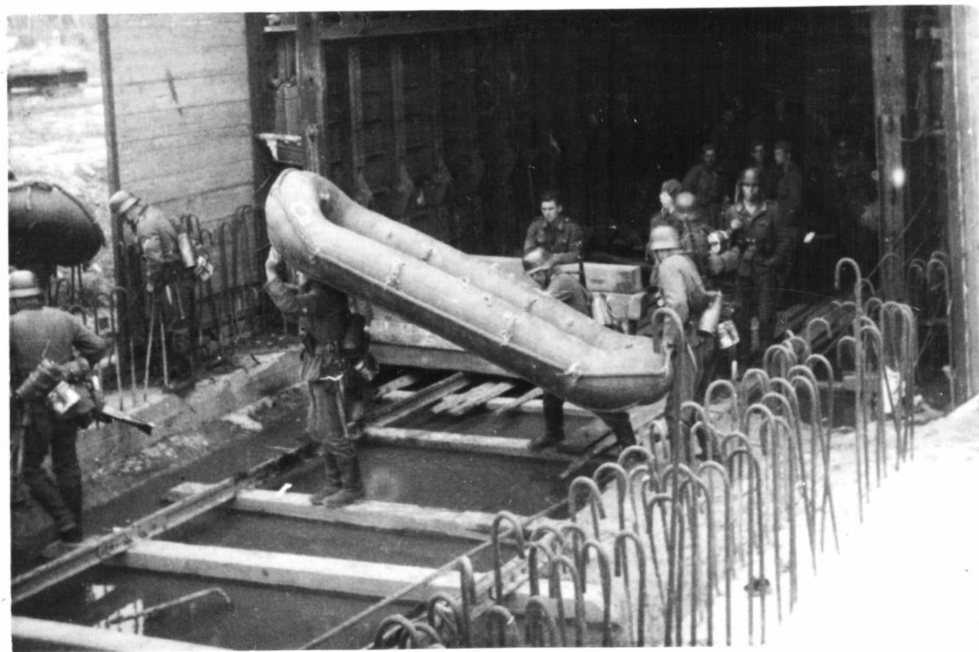






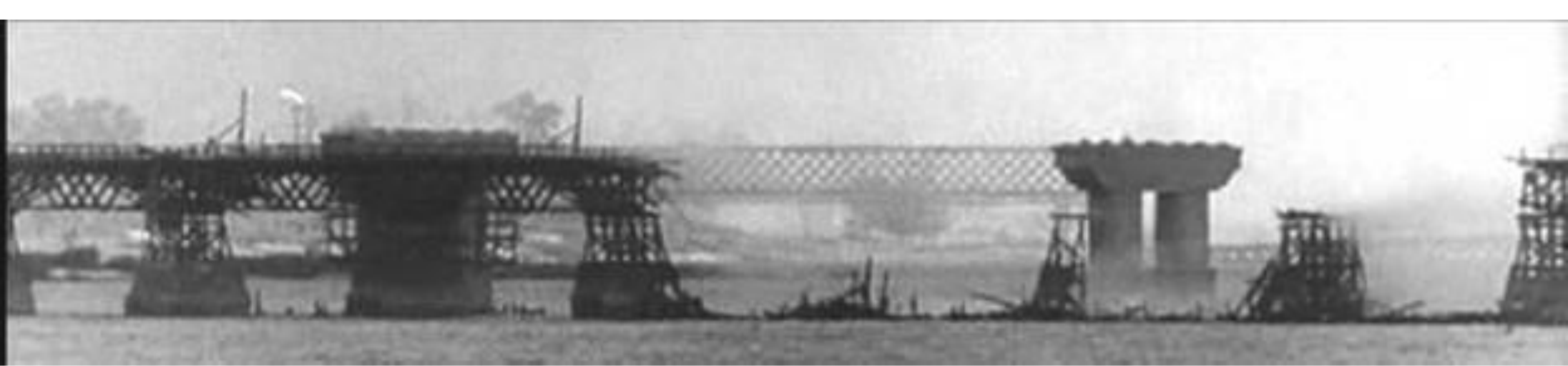










На передньому плані руїни Наводницького мосту, за ними опори недобудованого мосту Патона, вдалині руїни залізничного мосту (1941?)



Петрівський (Подільський) залізничний міст?







Німецькі переправи на Дніпрі. Фото 1941 р. **wwii-photos-maps.com/ukraine**





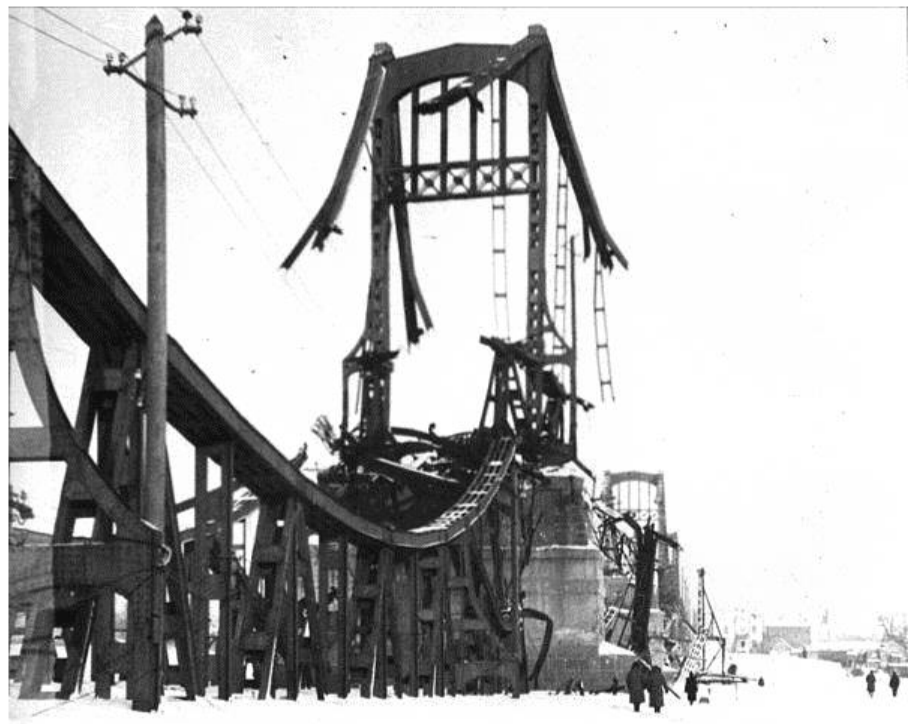




До зими німці навели через Дніпро вантажну канатку з вагонетками – її опори видно на фото




dragons72





З січня по березень 1942 року поїзди йшли через Дніпро по крижаній "дамбі"

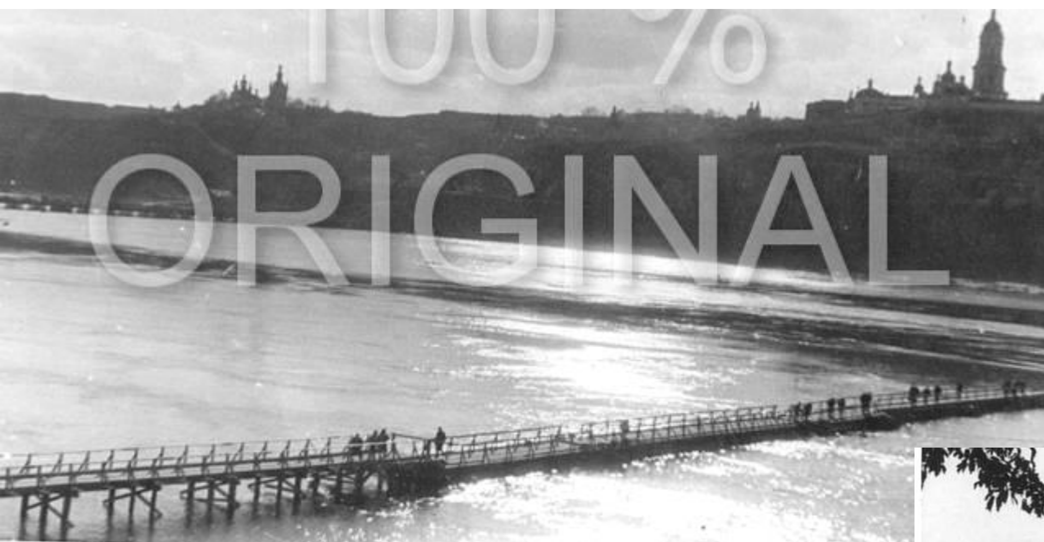








Мост фон Рейхенау через Днепр, построенный венгерскими и немецкими сапёрами зимой 1941/42 гг. на быках недостроенного до войны и подпаленного отступающими советскими войсками нового Наводницкого моста. На этих же опорах, уже после войны в 1953 года был построен мост, названный именем Е. О. Патона



Наплавний міст. 1942 р.















Зима 1941/42 років, нижня Лавра, казарма мостобудівників



1942: німецькі та угорські мостовики спорудили міст фон Рейхенау на опорах недобудованого мосту Патона. З колекцій Артема Гусинського







1943 рік,
Поділ

Nr 3482
0 9 8
f=505,6












ДАЕШЬ
КИЕВ!


ДАЕШЬ







Фото Аркадия Шайхета



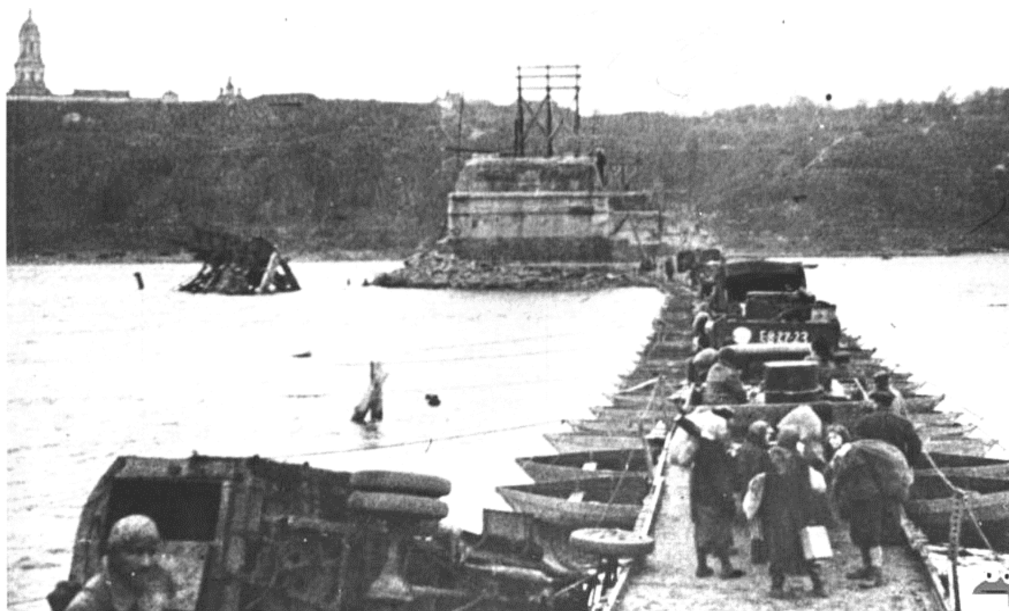


Dodge WC-51 (T214), прозваний «Додж три чверті» (вантажопідйомністю ¾ т), на переправі через Дніпро. 1943 р.

Тимчасова низьководна переправа на руїнах Наводницького мосту

Листопад 1943 р.: понтонна переправа на місці мосту ім. Євгенії Бош

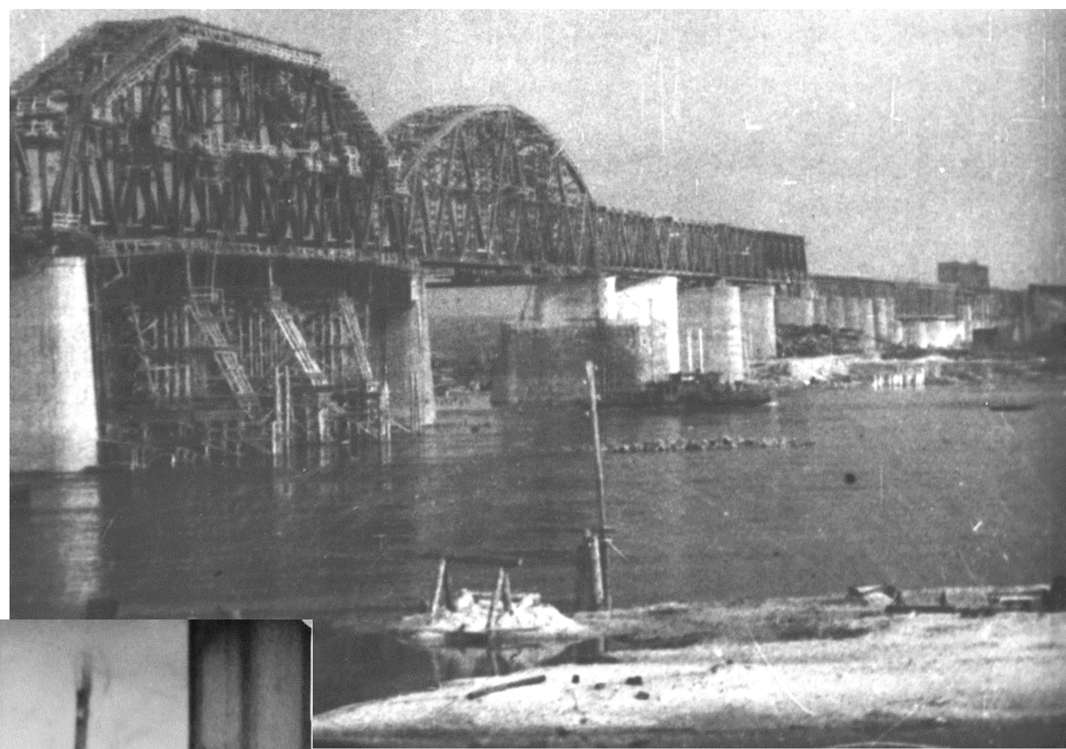








1945.11. Общий вид Дарницкого железнодорожного моста с левого берега



1945.11. Торжественное открытие временного железнодорожного моста, восстановленного мостоотрядом №2 под руководством И.Ю.Баренбойма

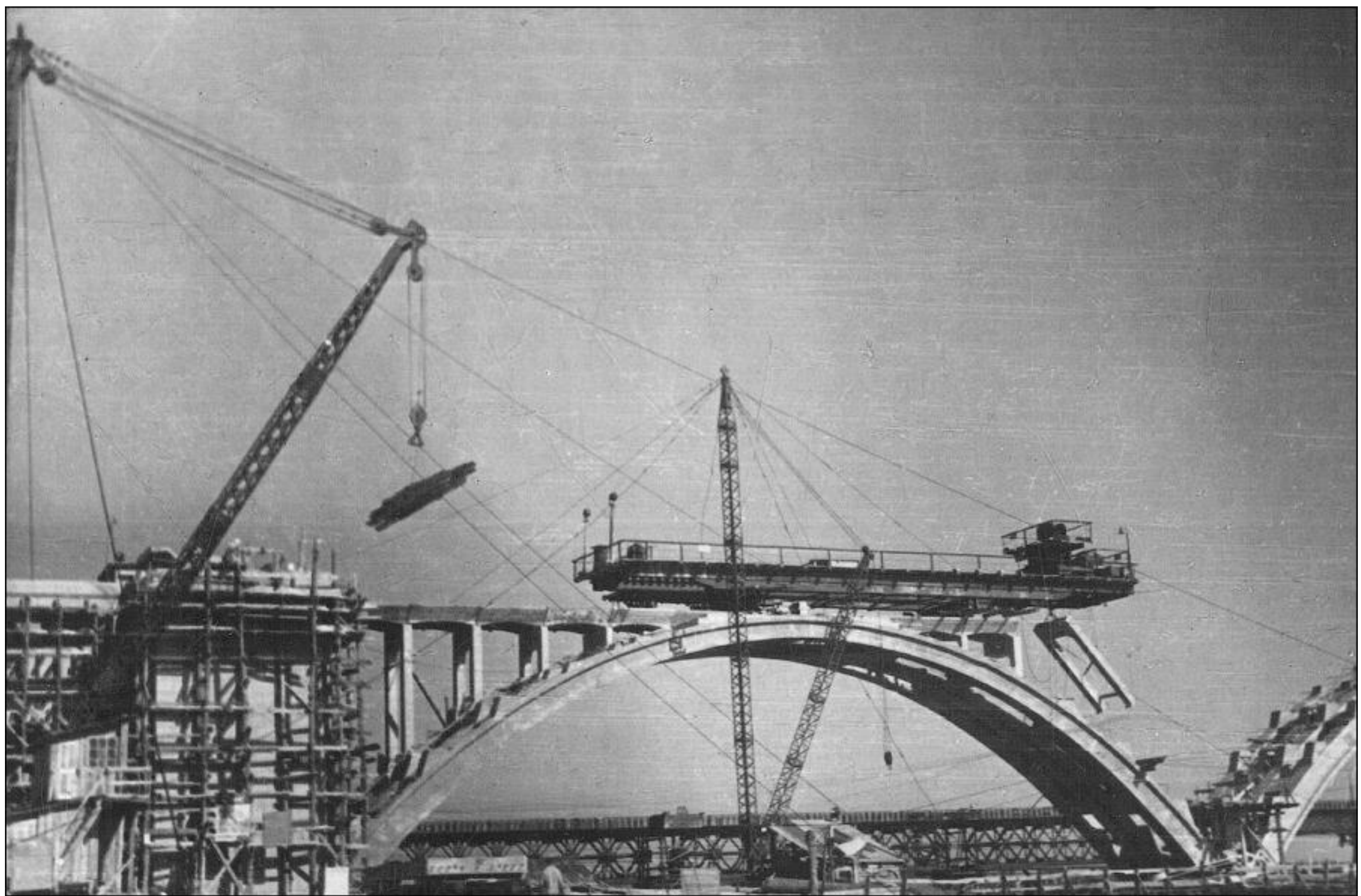


Строительство нового Дарницкого моста в конце 40-х годов. Наплавные кессоны и канатная дорога

Монтаж арочных кружал, на которых собирается опалубка и бетонируются арки



Забетонированные арки



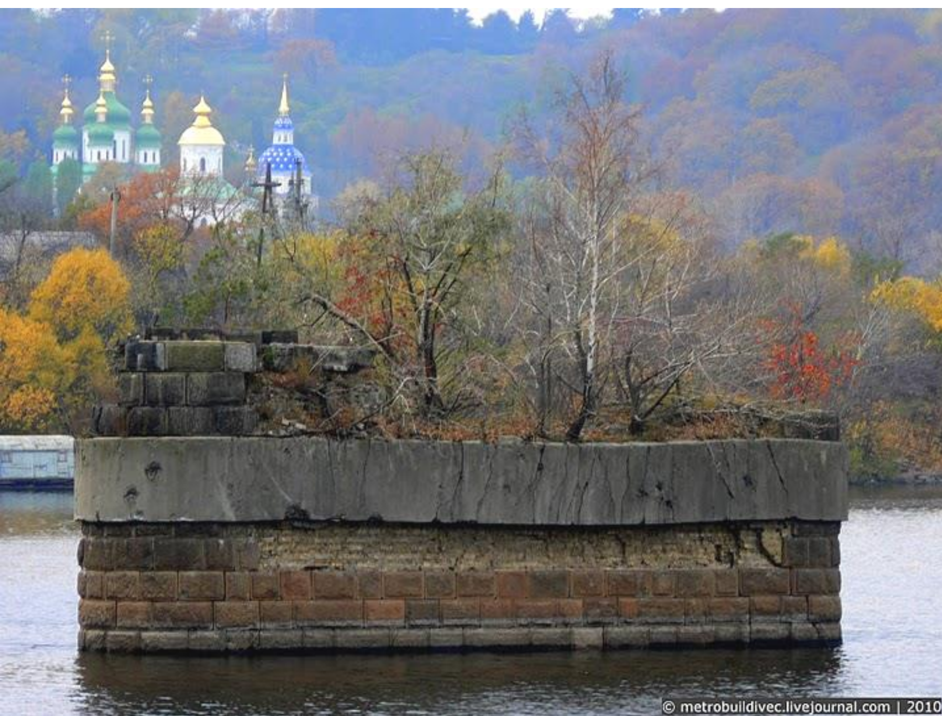
Монтаж сборных конструкций

Демонтаж временных опор

Дарницький залізничний міст
і фундаменти мосту
Аманда Струве (1871–1920).

Фото 2010 р.
metrobuildivec.livejournal.com/12512.html







Лучший ракурс старого Дарницкого жд моста. Это основная, фарватерная часть Днепра. Этот 2-х путный мост построен в 1949 году и, по мнению знатоков, является самым красивым из всех киевских мостов. Изящные фермы над фарватерной частью Днепра и арочные бетонные пролеты, построенные опалубочным способом, над оставшейся частью реки.



Сучасне фото Подільського залізничного мосту. Різнобій конструкцій – слід повоєнної відбудови. Фото ***mostobud.com.ua***

Ісаак Юлісович Баренбойм (1910-1984) – у 30-ті роки керував будівництвом київської набережної. У 1938 р. призначений начальником будівництва тунелів під Дніпром. З початком війни з будівельників тунелів сформував Мостозагін №2, яким керував на героїчних шляхах війни. 5 листопада 1943 р. удостоєний звання Героя Соціалістичної праці, а у 1945 р. – **генерала-директора шляхів та будівництва**. Керував відбудовою київських мостів і спорудженням нових. З 1950 р. до кінця життя керував Мостотрестом-1, який перетворив у найпотужнішу мостобудівельну організацію Радянського Союзу, відому по всьому світі. За час його керівництва було споруджено близько 3 тисяч різноманітних мостів. Кавалер численних нагород, лауреат ряду почесних премій.





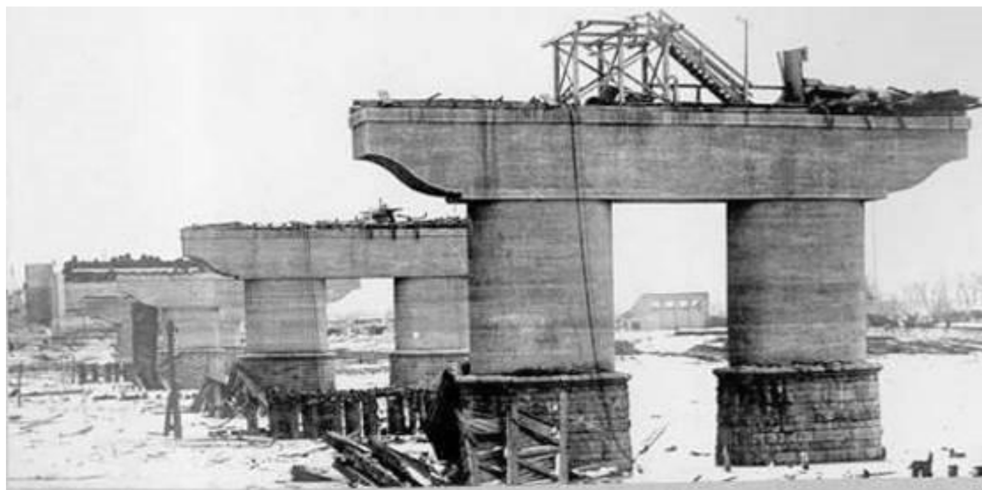
Георгій Борисович Фукс (1927-2008) – один з керівників проектування київських мостів: метро, Московського, Південного, Подільського.



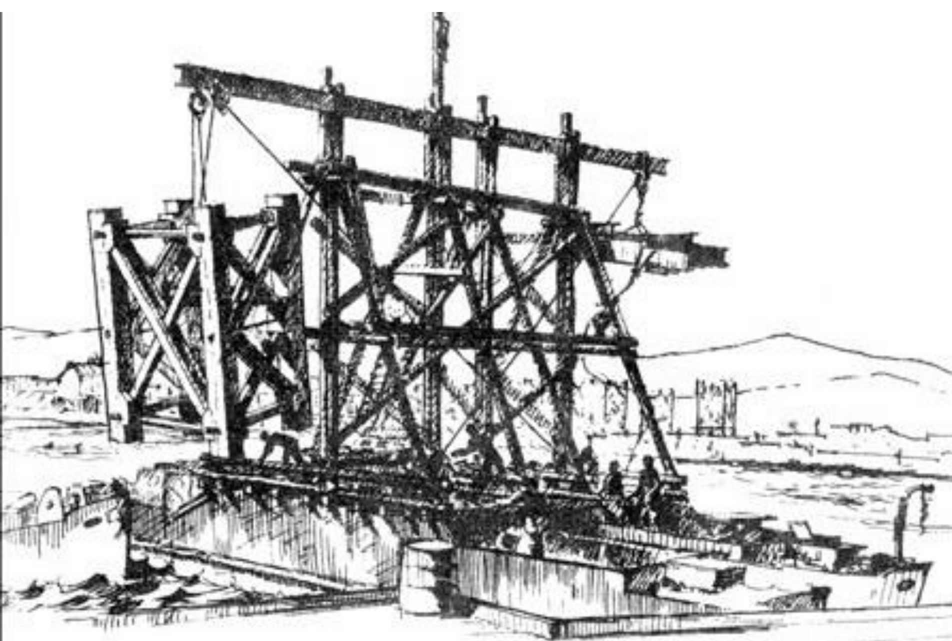


Наводницький міст, фото 1946 р.

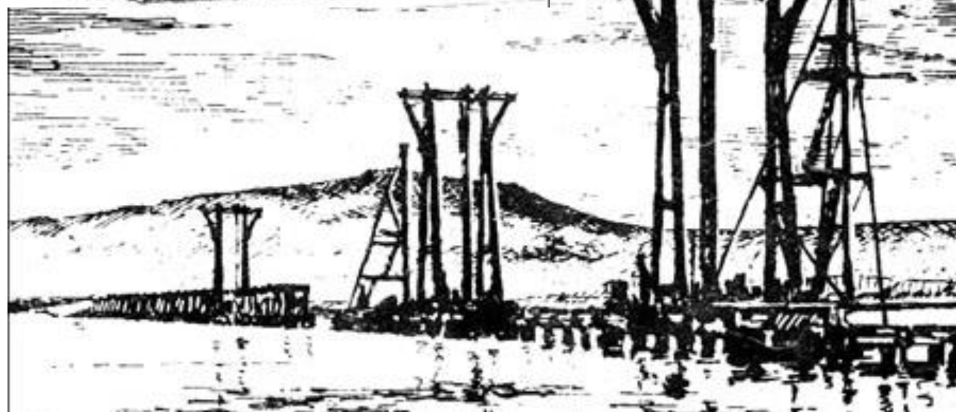
Міст до Дарниці почали будувати ще перед війною. Фото 1943-53 рр.

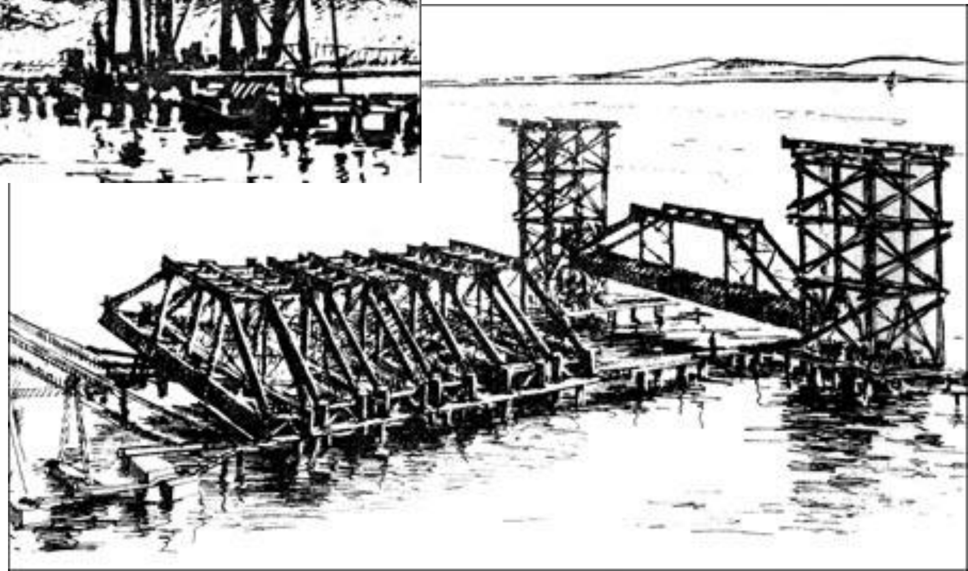




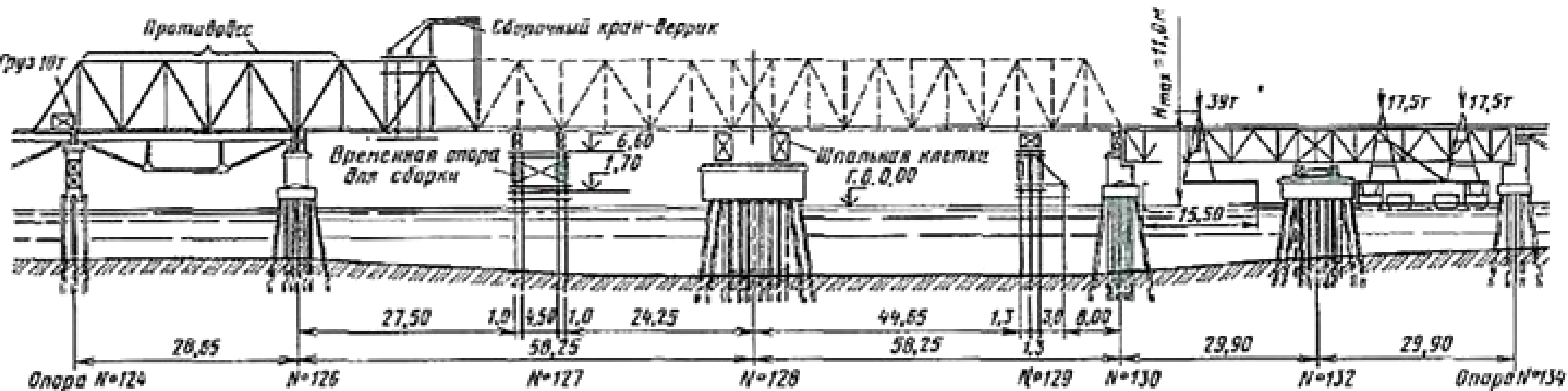


В роки війни через Керченську протоку німцями було наведено канатну дорогу. Після звільнення від нацистських окупантів німецьких полонених використали при спорудженні унікального залізничного мосту довжиною 4.5 км





Сталін не захотів дати величезній споруді ім'я “цар-міст”



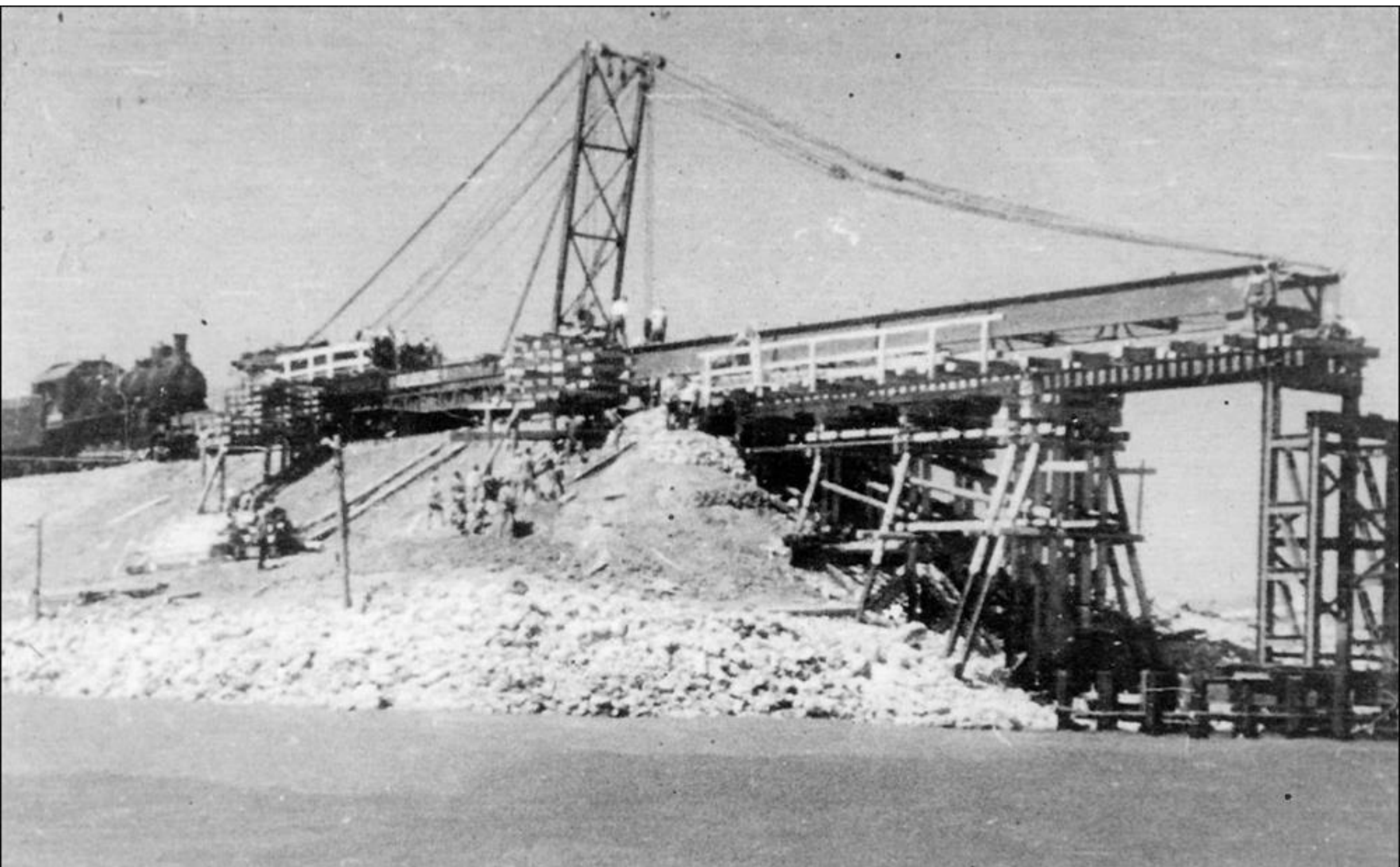
На фарватері була поворотна розвідна секція для пропуску великих суден

На жаль, унікальний міст діяв лише з листопада 1944 по лютий 1945 р., коли його зруйнував небувалий льодохід





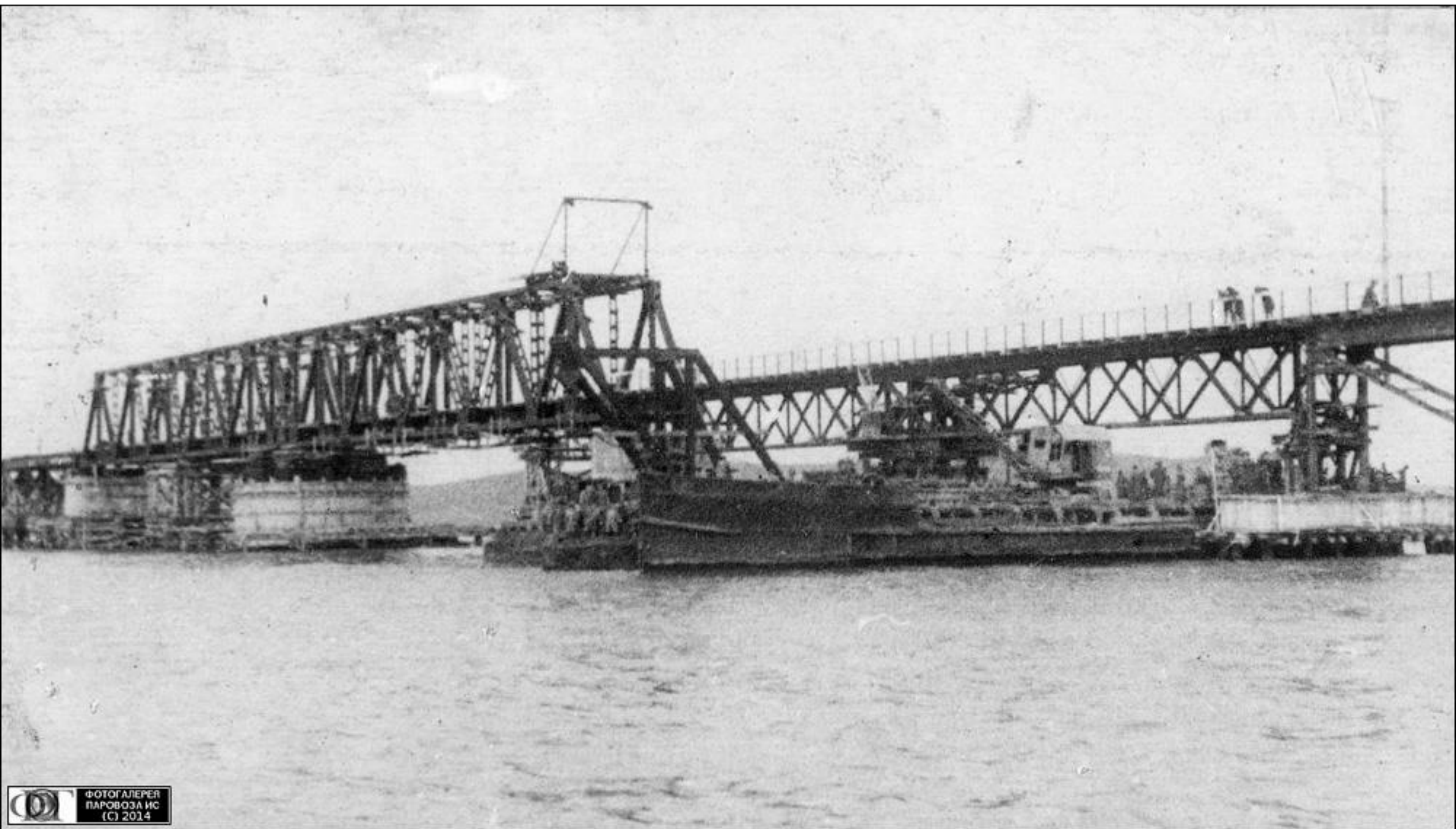




Апрель 1944 г.: начало строительства моста через Керченский пролив. На снимке изображен момент установки первого металлического пролета краном-пилоном на западном берегу ***tov-tob.livejournal.com/127847.html***



Установка портального крана для забивки свай под опоры эстакады моста



Общий вид двух разводных пролетов моста. Здесь они имели поворотную конструкцию. Дальняя ферма имела длину 2х55 метров и могла пропускать крупные суда; ближняя ферма 2х27 метров предназначалась для более мелких суденышек



Центральная опора поворотной фермы моста 2х27 метров для пропуска маломерных судов





Перший секретар ЦК КПУ, Голова Ради народних комісарів УРСР М. С. Хрущов і заступник Голови РНК УРСР В. Ф. Старченко біля зруйнованого мосту через Дніпро. Київ, 1944 рік



Хрущов і Патон, 1945 рік



“Лінкольн Зефір”, подарований Патону Хрущовим



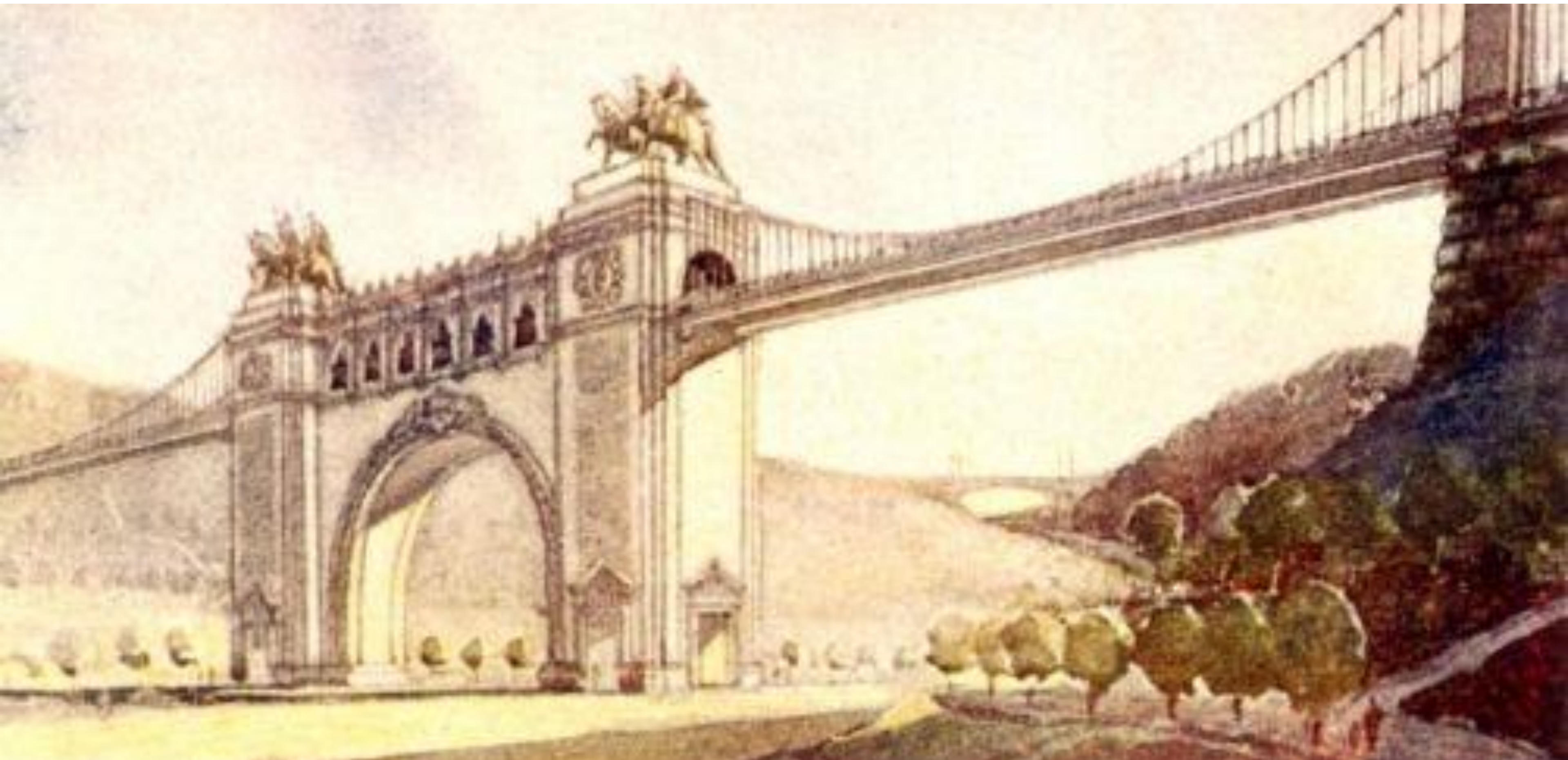
Серпень 1953 р., жалібна процесія на Хрещатику: Євген Оскарович Патон (1870-1953) лише кілька місяців не дожив до відкриття свого найкращого мосту



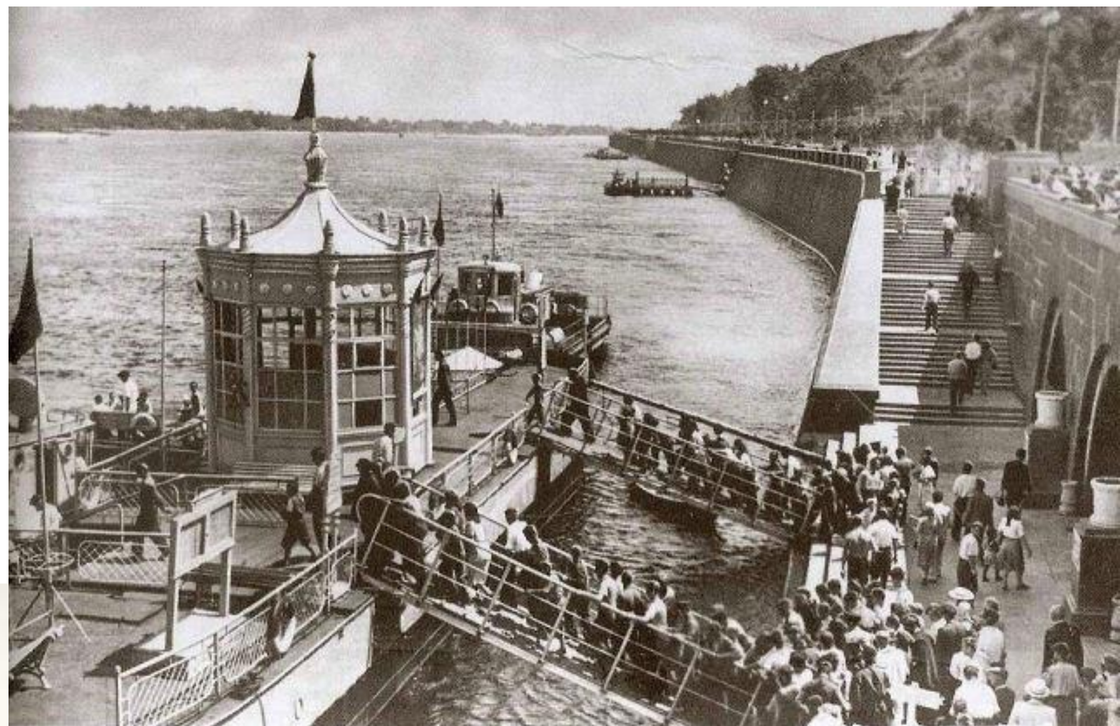
Відкриття мосту Патона, фото М. А. Мельника, 1953 р. Довжина мосту 1.5 км (довше, ніж Хрещатик!), 10 тис. т металоконструкцій. На задньому плані видно Наводницький міст

ПРОЕКТ ТРИУМФАЛЬНОЙ АРКИ У МОСТА ПАТОНА. Журнал «Архитектура и строительство» №4 1954 г.
В ознаменование 300-летия воссоединения Украины с Россией ЦК Компартии Украины и Совет Министров УССР приняли решение о сооружении двух величественных достопримечательностей: монумента в Переяслав-Хмельницком и триумфальной арки в Киеве. В начале 1953 г. исполком Киевского городского Совета депутатов трудящихся, Управления в делах архитектуры при Совете Министров УССР и Союз советских архитекторов Украины объявили открытый конкурс на проект триумфальной арки. Она размещается на правом берегу Днепра, на участке магистрали от моста имени Патона к улице Ново-Наводницкой. В итоге конкурса на триумфальную арку первая и вторая премии объединены и присуждены:

- Проект под девизом «Колос со звездой» авторы — арх. Ю.Арндт, канд. арх. А.Бархина, Б.Бархин, арх. Ю.Дряшин, М.Чирков, при участии Н.Александровой (Москва);
- Проект под девизом «Народам-богатырям» авторы — **профессор В.Заболотний**, арх. В.Георгиева, В.Ежов, В.Зарецкий, В.Савченко, В.Скугарев; скульпт. Н.Гаркуша, И.Коломиец. И.Першудчев (Академия архитектуры УССР, Киев)





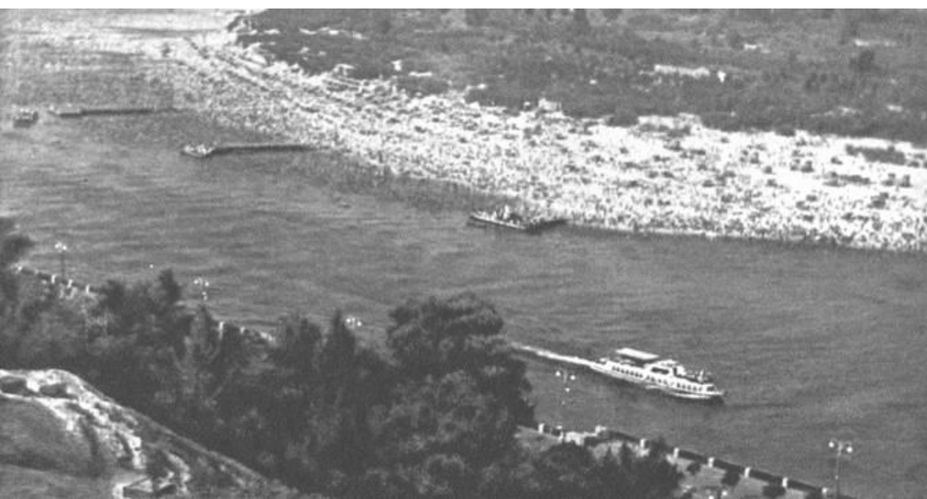




Доки не було Паркового пішохідного мосту – на Центральний пляж переправлялися катерами-”лаптями” від нижнього пам'ятника хрещення Русі – колони Магдебурзького права



В 1957 р. було збудовано Пішохідний Парковий міст на Труханів острів, де у 1943 р. окупанти спалили робітниче селище. Міст піднято на 26 м над рівнем Дніпра, довжина 400 м, ширина 7 м Форма і конструкція нагадують патонівський міст Євгенії Бош!?



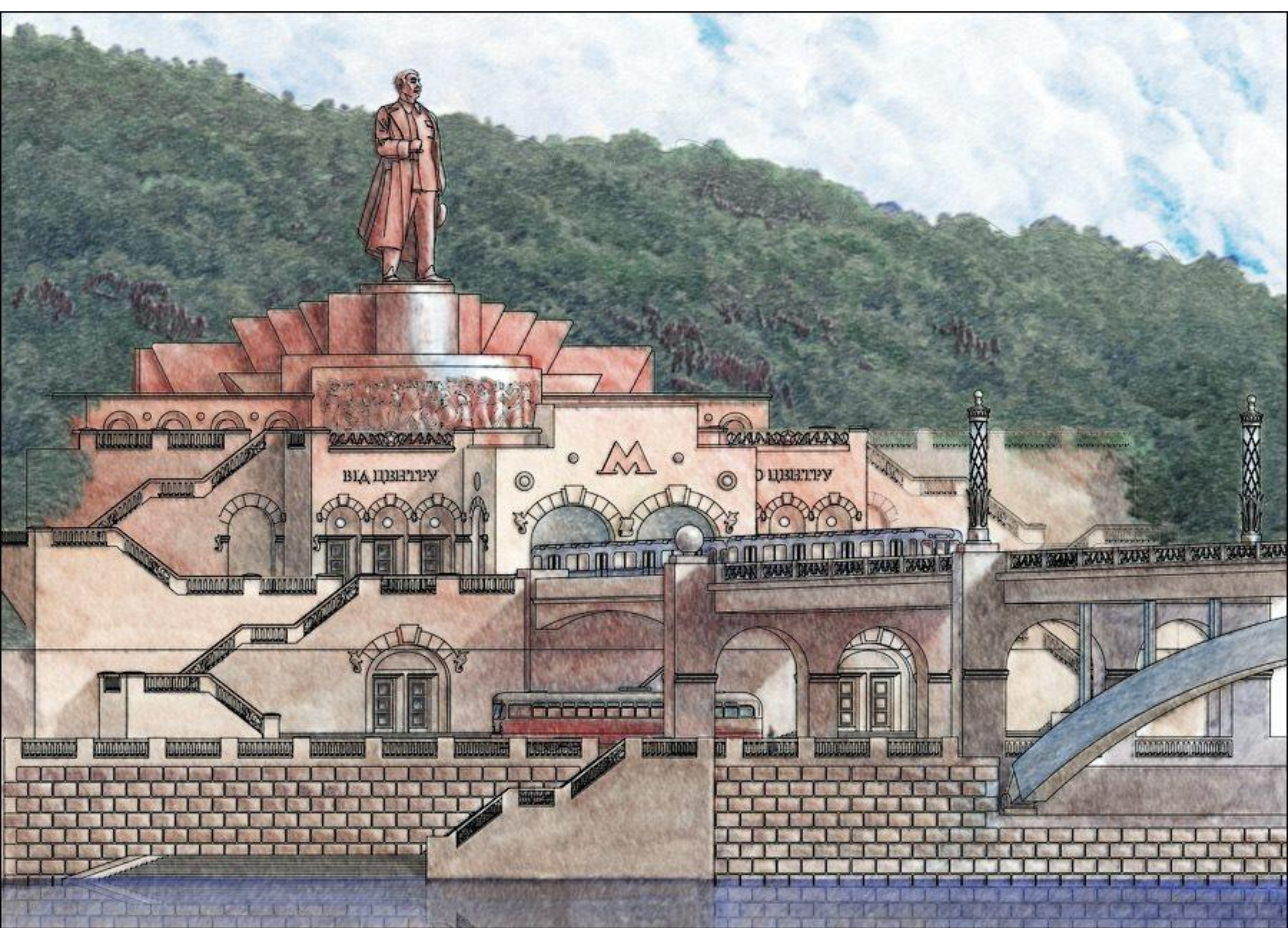




1950-е. Строительство набережной. Вторая очередь подпорной стены набережной (между мостом метро и Наводницким парком) сооружена в начале 1950-х, одновременно с реконструкцией проезжей части. К огромному сожалению историков и просто ценителей Киева была разобрана столетняя Подольская брама, что стояла поперёк Набережного шоссе, вблизи Паркового моста. Фото Василия Галайбы.



Розчистка руїн мосту ім. Євгенії Бош для будівництва мосту метро


ВІД ЦЕНТРУ
М
О ЦЕНТРУ

Підрив решток опор мосту ім. Є. Бош





Фото А. Примаченка



Станцію «Дніпро» введено в експлуатацію 6 листопада 1960 р.
У центрі фото – поворотний круг, з якого вагони метро підіймали на міст, а також опускали для обслуговування у депо (згадаймо поворотну частину Миколаївського Ланцюгового мосту!)

Міст метро відкрито 5 листопада 1965 р.
Це найбільша у світі за розмірами прогонів аркова споруда на сухих стиках: консолі складено із залізобетонних блоків, з’єднаних сталевими болтами. Зазвичай же такі конструкції будують з монолітного залізобетону



Рибальський міст, відкритий 23 вересня 1963 року, був першим у світі вантовим мостом із залізобетонною балкою жорсткості, з пілонами висотою 50 м.
Він став експериментальним полігоном для будівництва більших аналогічних конструкцій. Нині планується його знести, як тільки трубопроводи з нього перенесуть на новий міст, що будується поряд



Венеціанський місток (1966), 144 х 10 м

Березняки, вид з вул. Ентузіастів, 1967 р.







Ці чарівні пішохідні місточки
у лісопарку на Жуківці,
побудовані у повоєнні роки,
вже обрушилися від старості,
або порізані на металобрухт



70 людей загинули НА ВЕНЕЦІАНСЬКОМУ МОСТУ

– Після розриву з дівчиною два місяці не міг знайти собі місця. Друг запропонував стрибнути. Після того мені знову захотілося жити і працювати, – каже 22-річний Владислав Кучеренко

Минулої середи він прийшов до понтонного мосту в столичному Гідропарку. Його спорудили замість Венеціанського, який закрили на реконструкцію. Владислав стрибатиме втретє.
Доходить до середини мосту.
– Батькам про своє нове захоплення не розповідаю, – береться в боки. Мружиться на сонці. – У мами хворе серце, їй не можна хвилюватися. Друзі й знайомі кажуть, що нічим добрим це не закінчиться.
Розбігається, і з розгону стрибає.
– Відчуття словами не опишеш, – виринає з води. Протирає очі. – Щоб зрозуміти це, треба спробувати. Але більше трьох разів не варто стрибати. Відчуття вже не такі гострі. Буду зав'язувати.
Мостом проходять двоє рибалок.
– Ну і дурак, – каже сивий чоловік із чорними вусами. Він у коротких шортах, над поясом звисає великий живіт. – Раніше повно таких із Венеціанського стрибали. На моїх очах один виплив інвалідом – зламав руку і ребра.
Під час стрибків із Венеціанського мосту за 44 роки загинули 70 людей, понад 300 травмувалися. Такі дані наводить комунальна служба "Плесо".

текст: Світлана КОРЖЕНКО, фото: Сергій СТАРОСТЕНКО



Досвід будівництва й експлуатації Гаванського мосту допоміг при створенні ще одного унікального об'єкту: пілон Московського мосту (1976) здіймається на 100 м, а 300-метровий проліт був найдовшим в СРСР.

Пілон Південного мосту (1990) ще на 10 м вищий.

Авіафотозйомка 2009 р. **anorgasmus.livejournal.com**

Випробування Московського моста 27 листопада 1976 року



Парашутний стрибок
з Московського мосту,
травень 2008
livejournal.com/_sniff_/502843.html



В 2001 году стройкой века Словакии в категории «мостостроение» объявили вантовый Новый мост (Nový Most) через Дунай, построенный в Братиславе в 1967–72 годах – при участии киевских мостостроителей! Мост принят во Всемирную федерацию высотных башен, причём является 28-м и самым низким строением этой Федерации, единственным ниже 100 м и единственной в федерации опорой моста.
Самое интересное – ресторан UFO на вершине пилона, на высоте 95 м, над которым устроена ещё и смотровая площадка. Диаметр купола ресторана 32 м., к нему ведёт лифт в левой опоре моста, а в правой расположен аварийный выход с 430 ступенями. UFO считается одной из доминант города и туристической достопримечательностью, в год его посещает 200 тысяч посетителей. ***questrum.livejournal.com/306856.html***



Пілон Південного мосту (1990) має висоту близько 110 м





24 грудня 2008 р. відбулися урочистості з нагоди відкриття робочого залізничного руху на залізнично-автомобільному мостовому переході через Дніпро. Будівництво мосту, відомого як Міст Кірпи обійшлося Державній адміністрації залізничного транспорту "Укрзалізниця" у 12 млрд. гривень, повідомило УНІАН. Аерофото 2009 р. **anorgasmus.livejournal.com**



Бывший главный эксперт проекта С. Тутак (слева) и главный инженер Укринвестэкспертизы А. Критенко в раздумьях над проектом (УНИАН)

Новый мост длиной 1066 м состоит из 13 пролетов по 56 м в пойменной части Днепра и трех пролетов через русло по 110 м. Все автодорожные пролетные конструкции сталежелезобетонные, железнодорожные — стальные. Автодорожное движение раздельное, из трех полос с каждой стороны моста, железнодорожное — двумя путями по оси моста…

Высота тела опор — 20 м, ширина — 37 м по верху и 28 м по низу, толщина — 4 м… Объем тела каждой из опор по 1200 куб. м. Во время строительства было смонтировано более 13 тыс. т металлоконструкций.

Планировалось, что по мосту пойдут поезда (162 пары в сутки) и автомашины (60 тыс. в сутки). Впрочем, чиновники каждый раз называют другие цифры.

Ввод нового моста позволил бы закрыть на ремонт старый Дарницкий железнодорожный мост, построенный в 1949 г. Расстояние между старым и новым мостом — 40 м.

Постоянное увеличение бюджета Дарницкого моста уже стало притчей во языцех — с начала стройки он увеличился в разы и превысил 9 млрд. грн. — больше $1,1 млрд! Сравним, какие мосты можно построить за деньги, соизмеримые с бюджетом нашего долгостроя.



Самый длинный мост в Европе *— виадук Мийо (2.5 км, стоимость $0,475 млрд.) через каньон реки Тарн, последнее звено высокоскоростной трассы Париж–Безье. К тому же, он был самым высоким в мире: одна из его опор высотой 341 м превосходит Эйфелеву башню! Езда по четырем автополосам напоминает полет — под дорогой до 270 м пустоты.*



Самый длинный мост в мире *через Восточно-Китайское море соединил в 2009 г. Пекин с Гонконгом и Шеньчженем. 42 км через море , в шесть автомобильных полос, обошлись китайцам всего в $1,6 млрд., из которых 70% — деньги частных инвесторов.*



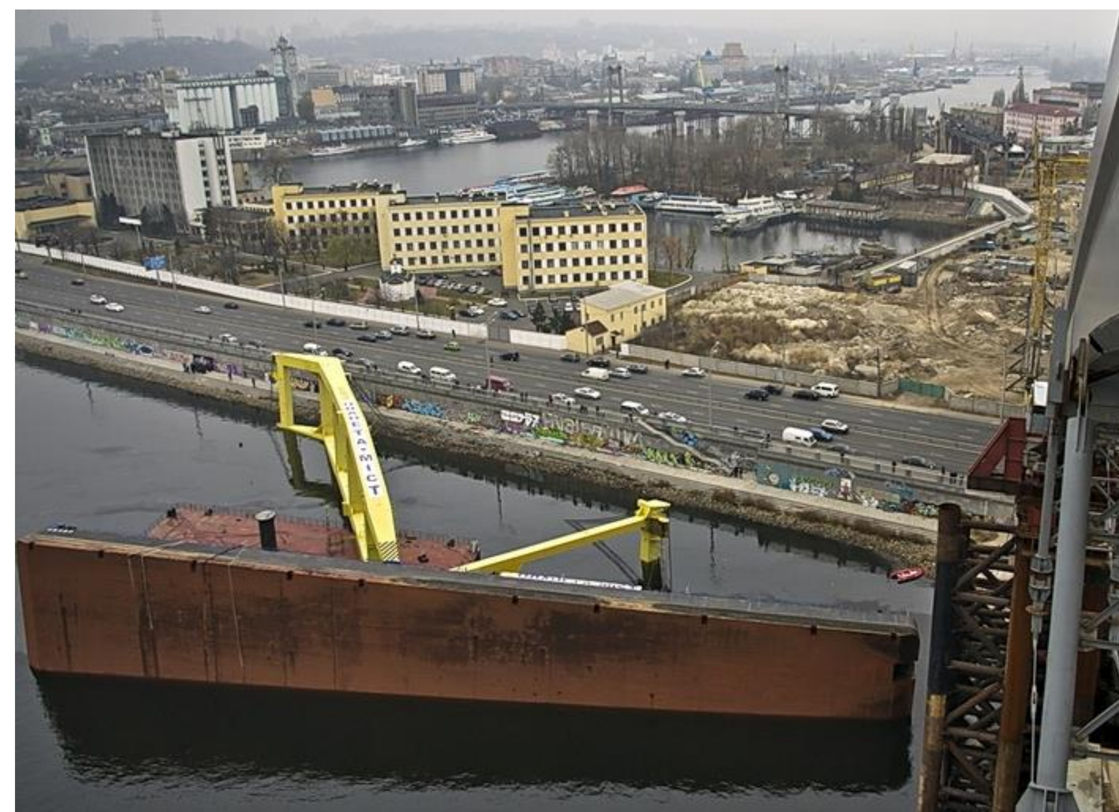
Біля гирла Либеді, на древніх Видубичах, росте найбільша транспортна розв'язка України **ua-travels.livejournal.com/1711807.html**



8 липня 2012 р. о 14.30 в районі автостанції Видубичі, зіткнулися два вантажні потяги, повідомила газета "Сегодня". Машиніст одного з них пропускав пасажирський поїзд. В цей час ззаду в нього в'їхав інший вантажний состав. В результаті зіткнення два вагони повисли над проїжджою частиною. На дорогу з вагонів посипався вантаж – великі колоди. На щастя, в момент зіткнення на місці пригоди нікого не трапилося, відтак, загиблих і постраждалих немає.



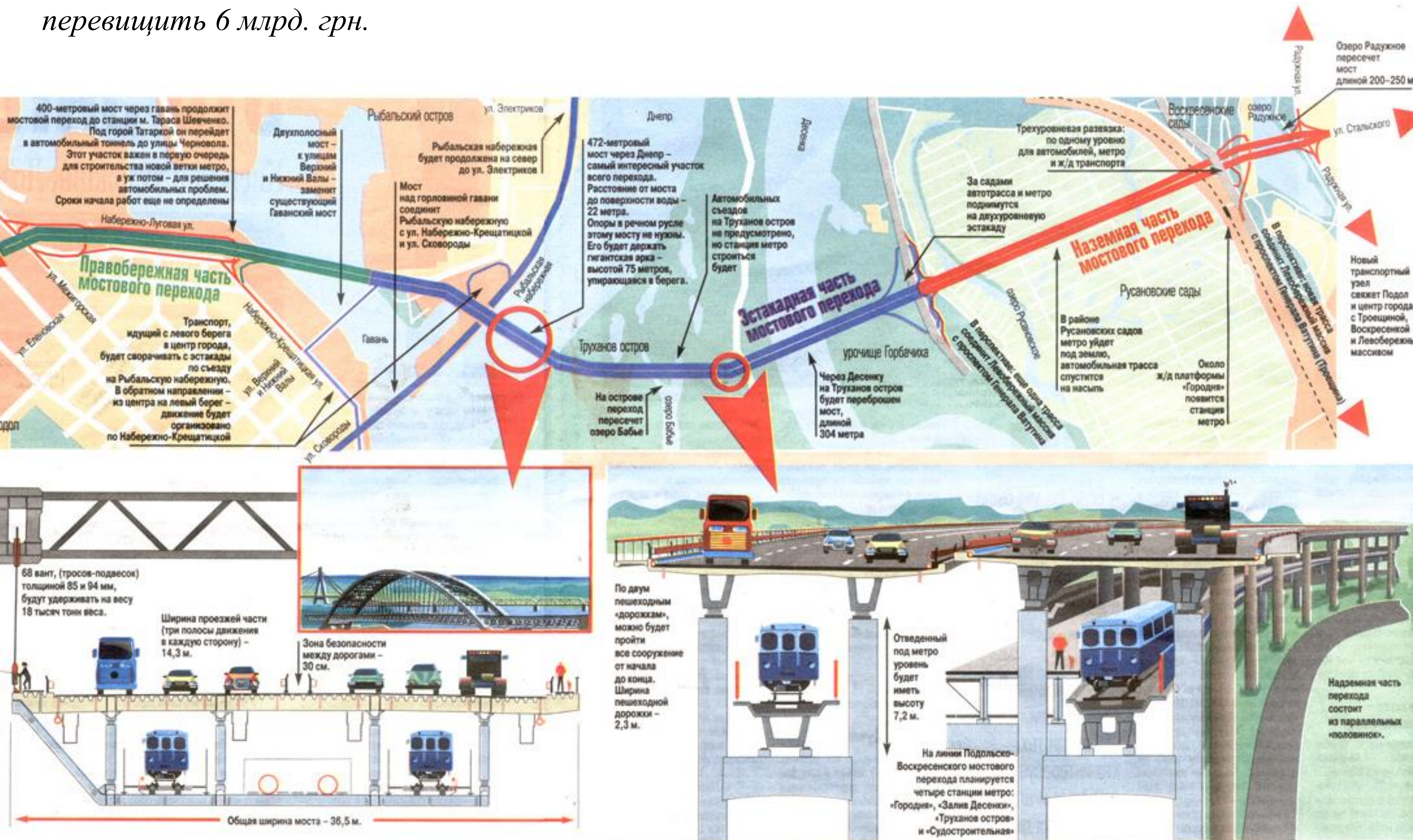
Для монтажу арок на будівництві Подільського мосту в 2010 р. на Київському суднобудівному заводі створили найбільший у Європі плавучий кран ЛК-600 «Захар», вантажопідйомністю 680 т
lk-600.blogspot.com



ЛК розшифровується як назва заводу «Ленінська кузня», а ім'я Захар на честь свого батька надав йому власник — керівник будівельно-монтажної компанії «Планета-Міст» Валерій Мошенський.

18 листопада 2011 р., внаслідок порушення правил експлуатації, кран упав набік, погнувши стрілу. Обіцяли його відремонтувати до кінця зими…

Міст через гавань (2008) довжиною 385 м, ширина проїжджої частини 27 м, пропускна здатність 20 тис. авт на добу. Будівництво, разом з під'ізними шляхами, коштувало понад 332 млн. грн. Загальна ж вартість Подільсько-Воскресенського мостового переходу перевищить 6 млрд. грн.





Рибальський міст, відкритий 23 вересня 1963 року, був першим у світі вантовим мостом із залізобетонною балкою жорсткості

Проекти місточків на Володимирській гірці, з сайту
archunion.com.ua/history/history_002.shtml

SkyPark

www.skypark.com.ua

САМЫЙ ДЛИННЫЙ ТРОЛЛЕЙ В УКРАИНЕ



Тактико-технические характеристики

Старт - Киев, Арка Дружбы Народов
Финиш - Киев, Труханов остров (пляж)
Расстояние - 600 метров
Перепад высот 50 метров
Скорость спуска - до 60 км/час
Скорость снижения - 2,2 м/сек (max)
Время в полёте - 45-60 секунд
Вернуться на старт по Пешеходному мосту - 15 минут

Время работы с 11-00 до 22-00

1 человек - 150
Тандем* - 300

Студентам по студенческому, пенсионерам и школьникам до 14 лет
скидка 50[redacted]РН

* - тандем - это взрослый с ребенком общим весом до 100 кг

арк в

на деревах у Києві.
Великий тролей*.
киною 160м, 140м
40км/год)
висоті 6м.
на всіх трасах.

від 3 до 75 років

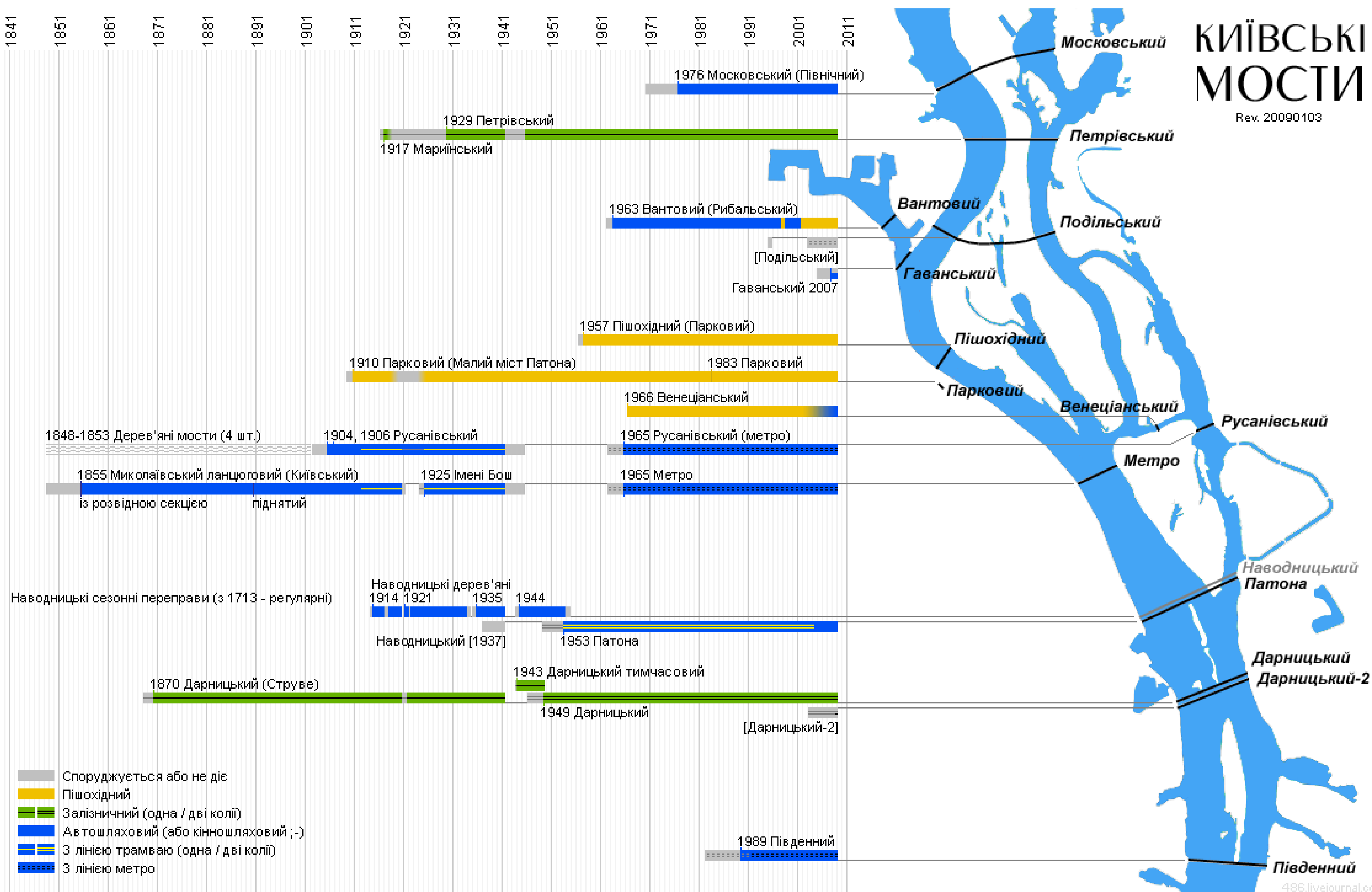

tochka.net

З лютого 2012 р. у Нижньому Новгороді діє канатна дорога через Волгу, одна з найдовших подібного типу в Європі.

Протяжність 3.6 км, перепад до 60 м, тривалість поїздки до 15 хв., швидкість до 20 км/г, провізна здатність до 1000 пасажирів на годину, вартість поїздки до 70 руб.

Створена за французьким проектом, проте частина конструкцій виготовлена місцевими підприємствами.





Зведена схема історії київських мостів Костянтина Антоненка **486.livejournal.com/31268.html**



За матеріалами Михайла Кальницького, Михайла Рибакова,
Дмитра Малакова, Олександра Анісімова, Костянтина Антоненка,
сайту „Архитектурный союз” ***archunion.com.ua*** та інших

1000years.uazone.net